

THE CANADIAN

SAILOR

Seafarers' International Union of Canada



Syndicat International des Marins Canadiens

LE MARIN CANADIEN

CANADIAN
PUBLICATION
MAIL

CONTRACT NO.:
40051129

Vol. 55 No. 4

August / Août
2009

Two new Desgagnés vessels More jobs for S.I.U. members

Deux nouveaux navires Desgagnés Des emplois de plus pour les membres du S.I.U.



At the christening of the Sedna and Zelada Desgagnés – Au baptême des Sedna et Zelada Desgagnées
Left to right – de gauche à droite : Michel Desjardins, Louis-Marie Beaulieu, Michel Galarneau



Rear – à l'arrière : Claude Dionne, Stéphane Lauzé
Front – à l'avant : Jocelyn Ménard, Tyrone Bruce, Mario Charbonneau



Sylvain Patry, Patricia Arseneau



Sylvain Rousseau, Guy Tremblay, Exec. V.P. – V.P. exéc. Michel Desjardins



The Canadian maritime industry is doing much better than most other industries

The 2009 season has already crossed the half-way point and there are some indications the economy is slowly improving. We can expect the manufacturing sector and our industry to improve as well.

The number of job calls received in the hiring halls is slightly less than last year up to the end of June and we can safely say that our industry is doing much better than most other industries.

The majority of members registered in the hiring halls are confident they will enjoy a good season. A few more ships have fitted out and called for complete crews, as shipowners express cautious optimism for the end of the season.

The maritime industry is going through important changes

On page 13 of this issue, you will find a photo of hundreds of ships at anchorage in the port of Istanbul, Turkey. Hundreds of more ships are also laid up throughout the world. Our colleagues attending the ITF Inspectorate meeting in Istanbul had the opportunity to meet some sailors stranded on some of these vessels. They have been abandoned by the shipowners, without food, fresh water,

fuel and they are not getting any money to care for their families and themselves. Our warmest feelings go out to them and we wish them well.

A closer look at these vessels is important. While several vessels are seaworthy and will be back in operation when the economy recovers, hopefully soon, many other vessels, mostly registered under flag of convenience (FOC) agreements, are rust-buckets only fit for the scrap yards. Most of these vessels are owned by greedy ship owners who have been exploiting hard working seafarers from underdeveloped nations. Reports on some FOC vessels coming to Canadian ports have been filed by S.I.U.-ITF inspectors and their reports have been published in the Canadian Sailor.

The Canadian Maritime Industry is in better shape

Several factors are contributing to the fact that the Canadian Maritime Industry is doing much better than most other fleets around the world. The foresight of the shipowners under contracts with the S.I.U. and the important investments they have made in new vessels and the renewal of their fleets over the past few years place the Canadian fleet in a very good

condition.

Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine have added new vessels to their fleets and have made huge investments in the renewal of several vessels, making them more efficient and safer for their crews.

Groupe Desgagnés has added several vessels to their general cargo and petro fleets. Many of the added vessels are new and technologically advanced. They are efficient and equipped with safety features.

A recent addition to the fleet is the Great Lakes Feeder Lines' Dutch Runner, a vessel designed to transport containers and other commodities and fitting the concept of Short Sea Shipping.

Investments in human resources

In addition to the investments they have made in ships, major shipping companies have invested in the development and training of their human resources and these investments are paying off. S.I.U. members are among the best trained seamen in the world and they have developed the skills and qualifications to work safely and efficiently aboard the newer, more

technologically advanced vessels. They contribute to the efficient and safe operation of the ships. Work related accidents are at an all-time low making the Canadian maritime industry a safe and efficient work environment.

Confidence in the future

For the above reasons and encouraging economic forecasts released recently, I suggest we can safely say the worst of the economic storm is behind us. We cannot rest and be overconfident for the immediate future but there is a ray of hope.

Shipowners have developed new markets and the ships we work on carry a wider variety of commodities. The steel industry is slow at the moment but is expected to pick up with the recovery in the industrial sector, especially the automobile sector. Grain from the Prairies will arrive to market in the fall and will create good jobs for the end of the shipping season.

Let us ignore the prophets of doom and gloom and look forward to the future. Our industry has done better than most other industries during the recent difficult times and we will be ready for the good times ahead.

L'industrie maritime canadienne fait beaucoup mieux que la plupart des autres industries

Nous en sommes déjà à la mi-saison 2009 et certains indices permettent de croire que l'économie s'améliore lentement. Nous pouvons espérer que le secteur manufacturier et notre industrie s'amélioreront également.

Le nombre d'offres d'emplois reçus dans les salles d'embauche est légèrement inférieur à l'année dernière jusqu'à la fin du mois de juin et nous pouvons dire que notre industrie fait beaucoup mieux que la plupart des autres industries.

La majorité des membres inscrits dans les salles d'embauche sont confiants qu'ils profiteront d'une bonne saison. Quelques navires additionnels ont été mis en service et ont appelé pour obtenir des équipages complets alors que les armateurs expriment un optimisme prudent pour la fin de la saison.

L'industrie maritime connaît d'importants changements

En page 13 de cette édition, vous trouverez une photo de centaines de navires à l'ancre dans le port d'Istanbul, Turquie. Des centaines d'autres navires sont également dégrésés à travers le monde. Nos collègues qui ont assisté à la réunion des inspecteurs de l'ITF à Istanbul ont eu l'occasion de rencontrer des marins abandonnés sur certains de ces navires. Ils ont été abandonnés par les

armateurs, sans nourriture, eau potable ou pétrole et ils n'ont aucun argent pour veiller aux soins de leurs familles et d'eux-mêmes. Nous souhaitons sincèrement que leur situation se rétablisse au plus tôt.

Il est important d'examiner ces navires de plus près. Bien que plusieurs navires sont aptes à prendre la mer et qu'ils seront bientôt remis en service, de nombreux autres navires, principalement les navires enregistrés en vertu d'accords de pavillon de complaisance (FOC), sont des rafiots rouillés qui ne sont bons que pour la ferraille. La plupart de ces navires appartiennent à des armateurs véreux qui exploitent des marins de pays sous développés. Des rapports sur certains navires FOC qui viennent dans les ports canadiens ont été rédigés par les inspecteurs S.I.U.-ITF et ont été publiés dans le Marin Canadien.

L'industrie Maritime canadienne est dans un meilleur état.

Plusieurs indices permettent de conclure que l'industrie maritime canadienne fait beaucoup mieux que la plupart des autres flottes à travers le monde. La prévoyance des armateurs sous contrat avec le S.I.U. et les investissements importants qu'ils ont faits dans de nouveaux navires et la remise en excellent état de leur flotte au cours des dernières années placent la

flotte canadienne dans une très bonne condition. Canada Steamship Lines et Algoma Central Marine ont ajouté des nouveaux navires à leurs flottes et ont consacré d'importantes sommes au renouvellement de plusieurs navires ainsi qu'à les rendre plus efficaces et plus sécuritaires pour leurs équipages. Groupe Desgagnés a ajouté plusieurs navires à ses flottes de cargaison générale et de produits pétroliers. Plusieurs de ces navires sont neufs et munis d'équipements à la fine pointe de la technologie. Ils sont efficaces et dotés de dispositifs de sécurité.

Un ajout récent à la flotte canadienne est le Dutch Runner, un navire spécialisé dans le transport de conteneurs et autres matières premières et convient au concept de transport maritime de courte distance.

Investissements dans les ressources humaines

En plus des investissements faits dans les navires, les principales compagnies maritimes ont investi dans le développement et la formation de leurs ressources humaines et ces investissements rapportent. Les membres du S.I.U. sont parmi les marins ayant obtenu la meilleure formation au monde et ils ont développé des compétences qui leur permettent de travailler efficacement et en toute sécurité à bord de navires dotés des plus récentes technologies. Ils con-

tribuent à une exploitation efficace et sécuritaire des navires. Les accidents de travail sont au plus bas taux jamais vu, une performance qui fait de l'industrie maritime canadienne un environnement de travail sécuritaire et efficace.

Confiance dans l'avenir

Pour ces raisons et les prévisions économiques encourageantes publiées récemment, je crois que nous pouvons dire en toute confiance que le pire du marasme économique est derrière nous. Nous ne pouvons nous arrêter et être trop confiant dans l'avenir immédiat mais il y a une lueur d'espoir. Les propriétaires de navires ont développé des nouveaux marchés et les navires à bord desquels nous travaillons transportent une plus grande variété de produits. L'industrie sidérurgique stagne à l'heure actuelle mais il est prévu qu'elle prendra de la vigueur avec la reprise dans le secteur industriel, en particulier le secteur automobile. Le blé des Prairies devra être transporté dès l'automne et créera d'excellents emplois pour la fin de la saison.

Ignorons les prophètes de malheur et entrevoyons l'avenir avec confiance. La performance de notre industrie a été supérieure à celle de la plupart des autres industries durant cette période difficile et nous serons prêts pour les bons moments à venir.



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT



Desgagnés keeps growing

Since the last issue of the Sailor, the economy has slowly recovered in June by an increase of a little over one per cent for retail sales. Ontario also saw an increase of car sales in June. Will we soon see an increase of commodities? Hopefully soon but the U.S. Economy is still hurting badly and it so happens that we export to the USA most of our commodities so we shall stay positive, hope for a good crop in the prairies in order to have all our contracted ships in operation this fall.

Groupe Desgagnés has christened two newly built Beluga vessels destined to bring supplies to the Northern communities and mines. During the press conference, the owner and C.E.O. of Groupe Desgagnés Mr. Louis-Marie Beaulieu mentioned that for every four vessels he has purchased, he could build a fifth one should the importation tax of 25% be lifted by the Canadian government. He said that "this is a negative tax that no money is being put back in the maritime industry unlike other transportation modes"; the S.I.U. fully supports this statement.

Organizing

The Union is still active in various organizing drives. Over the last two years, we had over 200 non-union seafarers and shipyard workers joining the Union and they are now benefiting from Union contracts and benefits. They can also voice their concerns without fear of being fired.

Having the protection of a strong union is important at all times, particularly during tough economic times. This is why we are maintaining our efforts to organize non-union companies and to protect workers who are not

represented by a strong union, the S.I.U.

National Maritime Training Council

For numerous years now all Canadian Maritime stakeholders have denounced the lack of maritime training programs and financial participation by the Federal Government. The S.I.U. has been in the front seat of a National coalition requesting that a National Maritime Training Council be created by the Government. Such a council would be mandated to conduct surveys on training needs, revise and propose amendments to present training curriculums to obtain Federal funds and equally distribute said funds to the industry across the country. The National Council would also propose appropriate legislation for upgraders to maintain employment insurance benefits for the purpose of continuous education programs. Only last April did the Government agree to allow funds to create a National Training Council. At present, terms of reference are being set up and we are looking forward to having the Council active in the New Year.

New York state ballast legislation

The Union is also present in a coalition involved in a proposed N.Y. State legislation obliging ships to conduct ballast water exchange at least 50 nautical miles East of Anticosti Island in a minimum of 200 feet of water which we are objecting. Although the S.I.U. is favourable to the protection of the environment, such legislation could jeopardize shipping activities in the St-Lawrence river and the Great Lakes. This is like saying to

a trucker coming from Manitoba that in order to drop cargo in Toronto, he must first go change his motor oil in Quebec City and then go back to Toronto to drop his load. This is non sense and the S.I.U. on both sides of the border are objecting to this.

S.I.D.- T.W.I.C.

Since the sanction of the revised Seafarers Identification Document convention, in Geneva in 2003, the S.I.U. made several representations before the Canadian government to recommend that Parliament adopt the ILO 185 Convention. Slow bureaucracy has delayed adoption of the Convention by Canada. Since 2003, the United States of America legislated the Transportation Workers Identification Credential (T.W.I.C.). Being in force since mid-April 2009, T.W.I.C. is required not only by Americans but Canadian seafarers are required to be escorted by T.W.I.C. holders' personnel in order to have shore leave. Canadian seafarers may be stranded on their vessels should no escorts be available and in times of bad economics, this puts an extra financial burden on our contracted companies. Once again, the Union made several representations to Government in order to develop and be signatory to a bilateral agreement with the U.S.A. by which reciprocity documents would be acceptable on both sides of the border. This past June, we were informed that an agreement between the countries is in the works.

Thus far this season we have not suffered any major work related accidents so on this note, please be careful out there and sail safely.

Croissance continue de Desgagnés

Depuis la dernière édition du Marin Canadien, l'économie a connu une légère amélioration grâce à une augmentation d'un peu plus de 1% des ventes au détail. Les ventes de véhicules ont également augmenté en Ontario. Verrons-nous bientôt une augmentation des matières premières? Il faut l'espérer pour bientôt mais l'économie américaine est en panne et malheureusement la plus grande partie de nos ventes de matières premières vont aux É.-U. Nous devons toutefois être optimistes et espérer de bonnes récoltes dans les prairies afin que tous les navires sous contrat avec le S.I.U. soient en service l'automne prochain.

Groupe Desgagnés a effectué le lancement de deux nouveaux navires de catégorie Beluga qui seront affectés aux approvisionnements des collectivités et des mines au Nord. Lors d'un point de presse, Louis-Marie Beaulieu, propriétaire et PDG de Groupe Desgagnés a mentionné que si les droits d'importation de 25% exigés par le gouvernement canadien étaient éliminés, il pourrait à l'achat de quatre navires, en acheter un cinquième. Il ajoutait : «Cette taxe a un effet négatif et elle n'est pas versée dans l'industrie maritime, contrairement aux autres modes de transport». Le S.I.U. appuie pleinement cette déclaration.

Syndicalisation

Le Syndicat poursuit ses activités dans des campagnes de recrutement. Au cours des deux dernières années, plus de 200 marins et travailleurs de chantiers maritimes se sont joints au S.I.U. et ils bénéficient maintenant de conventions collectives et de nombreux avantages. Ils peuvent également exprimer leurs points de vue sans crainte d'être congédiés.

Avoir la protection d'un syndicat puissant est important en tout temps, surtout lors d'un ralentissement

de l'économie. C'est pourquoi nous poursuivons nos efforts auprès de compagnies non-syndiquées afin de protéger les travailleurs qui ne sont pas représentés par un syndicat puissant.

Conseil national de la formation maritime

Depuis de nombreuses années, les intervenants de l'industrie maritime canadienne ont dénoncé la pénurie de programmes de formation maritime et d'une participation financière du gouvernement fédéral. Le S.I.U. a pris une part active au sein d'une coalition nationale demandant la création d'un conseil national de formation maritime par le gouvernement. Ce conseil aurait le mandat d'établir les besoins de formation, de réviser et de proposer des changements aux programmes existants afin d'obtenir le financement du gouvernement fédéral et de distribuer ces fonds à l'industrie à travers le pays. Le conseil national proposerait des lois afin que les participants aux cours de perfectionnement continuent à recevoir des prestations d'assurance emploi dans le cadre de programmes d'éducation continue. En avril dernier, le gouvernement a accepté de verser des fonds au Conseil national de formation. Le mandat du Conseil est en voie d'être déterminé et nous espérons qu'il sera à l'œuvre au début de la nouvelle année.

Loi de l'État de New York sur le ballast

Le Syndicat participe également à une coalition s'opposant à une loi proposée par l'État de New York qui obligerait les navires à échanger leur eau de ballast à au moins 50 milles nautiques à l'Est de l'île D'Anticosti dans un minimum de 200 pieds de profondeur. Le S.I.U.

favorise la protection de l'environnement mais cette loi pourrait compromettre la circulation maritime sur le fleuve St-Laurent et les Grands Lacs. Cette mesure équivaut à dire à un camionneur arrivant du Manitoba et désirant décharger sa cargaison à Toronto, qu'il doit en premier lieu faire la vidange d'huile de son véhicule à Québec avant de se rendre à Toronto. Cette loi n'a aucun sens et le S.I.U. des deux côtés de la frontière s'y oppose.

Document d'identification et document T.W.I.C.

Depuis la sanction de la convention sur le Document d'identification des marins, à Genève en 2003, le S.I.U. a fait des représentations auprès du gouvernement canadien afin que le Parlement adopte la convention 185 de l'OIT. L'adoption de la convention a été retardée par la bureaucratie. Depuis 2003, les États-Unis ont adopté le Document d'accréditation à titre d'ouvrier du transport (T.W.I.C.). En vigueur depuis avril 2009, le document T.W.I.C. doit être détenu par les Américains et les marins canadiens doivent être escortés par un détenteur du document T.W.I.C. pour se rendre à terre. Les marins canadiens peuvent être retenus à bord si aucune escorte n'est disponible et, lors du ralentissement de l'économie, cette exigence crée des frais additionnels aux compagnies sous contrat avec nous. Le Syndicat a fait de nombreuses représentations au gouvernement afin d'élaborer et d'approuver une entente bilatérale avec les États-Unis en vertu de laquelle les documents réciproques seraient acceptables des deux côtés de la frontière. Nous avons appris en juin dernier qu'une entente entre les deux pays serait conclue prochainement.

Aucun accident majeur de travail n'est survenu cette année et nous vous enjoignons de travailler et de naviguer en toute sécurité.



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

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



Economic Significance of Canadian Shipping

Shipping is especially important to Canada because of the importance of trade in the economy, and the importance of water transport in facilitating this import and export trade. Approximately one third of exports and over a quarter of imports are transported by water and more than half of this is done by Canadian ships. Although Canadian shipping is small, qualified crew and officers are needed to operate these vessels and be competitive with foreign ships. It is abundantly clear as to the importance of upgrading the qualifications of our members in order to meet with the safety regulations and to operate more efficiently.

Canada must compete against foreign shipowners because most of these ship owners do not pay taxes and employ low paid seamen. The result has given us an increase in the number of employment opportunities. A number of companies have moved to Canada, one of the largest is Teekay Shipping, a public company specializing in oil tanker shipping.

Significant technological advances have occurred in Canadian shipping, such as the development of self-unloaders. Ships services are changing to meet with the changing needs and so are our members through the Seafarers' Training Institute.

Your Records Department is working for you

Your Records Department's primary objective is to maintain accurate documents to assist when you need information on your personal status and sailing records. This information is kept confidential and is not divulged to anyone, with the exception of government authorities.

This personal information needs to be updated on a regular basis, such as your discharge book, beneficiary card, address, etc. This will in turn guarantee the efficiency of the Records Department's ability to help you with any inquiries with regards to your application for membership, application for full-book, up-to-date on your last month paid as well as your T-4 slip, which is vital for income tax purposes. This information is also for any medical or pension purposes, therefore, it is in your best interest to inform the Records Department of any changes to your personal information.

Importance économique de l'industrie maritime au Canada

L'industrie maritime est particulièrement importante pour le Canada en raison de l'importance des échanges commerciaux pour l'économie et de l'importance du transport maritime pour faciliter les importations et les exportations. Environ un tiers des exportations et plus du quart des importations sont transportés sur eau et plus de la moitié de ces échanges commerciaux est effectuée par des navires canadiens. Bien que la flotte canadienne soit relativement petite, des équipages et des officiers qualifiés sont nécessaires pour l'exploitation des navires et concurrencer les navires étrangers. Il est de toute première importance d'augmenter les qualifications de nos membres afin de rencontrer les règlements de sécurité et d'assurer une exploitation plus efficace de nos navires.

Canada doit concurrencer des armateurs étrangers qui ne paient pas d'impôts et qui emploient des marins peu rémunérés. Le résultat nous a donné une augmentation de possibilités d'emploi. Plusieurs compagnies ont choisi de s'établir au Canada et l'une des plus importantes est Teekay Shipping, une société publique spécialisée dans le transport de produits pétroliers.

D'importants progrès technologiques ont été faits dans l'industrie maritime canadienne, incluant le développement des auto-déchargeurs. Le commerce maritime a progressé afin de répondre à de nouveaux besoins et nos membres ont fait de même par l'entremise de l'Institut de formation des marins.

Votre service des dossiers travaille pour vous

L'objectif premier de votre service des dossiers est de maintenir des documents précis afin d'aider lorsque vous avez besoin d'informations sur votre statut personnel et vos états de service. Ces renseignements sont confidentiels et ne sont pas divulgués à quiconque, sauf aux autorités gouvernementales.

Ces renseignements personnels tels que livret de service, bénéficiaire, adresse personnelle et autres, sont régulièrement mis à jour. Ces mises à jour assurent l'efficacité du service des dossiers et lui permettent de vous aider à vous renseigner sur votre demande d'adhésion, application pour statut de membre régulier, cotisations payées ainsi que le relevé annuel de vos cotisations, un élément important dans la préparation de votre rapport d'impôt. Ces renseignements sont également importants pour questions de santé ou de retraite et il est donc dans votre intérêt d'aviser le service des dossiers de tout changement de vos renseignements personnels.



Financial Committee Meeting - June 2009

Réunion du comité des finances - Juin 2009

Left to right – de gauche à droite :
Hernane Gotera, James Daquipil,
Secretary-treasurer – Secrétaire-trésorière
Désirée Gralewicz (standing-debout),
Chloé Brisebois, Robert Jenkins,
Joesi Siatang

AUGUST 2009 AOÛT



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

Non-Marine Director/ Directrice Non-Maritime
Catina Sicoli

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



Ship contacts on East Coast

In St. John's Newfoundland, six Maersk vessels were contacted recently and crews problems were addressed and a update report was given to the crews.

Some members, who have recently talked with non-union seafarers on un-organized supply vessels, reported they were stunned to learn the benefits S.I.U. members receive.

Seamanning's first new build, the Asenav 151, is due to arrive in the fall. The company has already selected the members due to transfer onto the new build and the Union is presently grieving the method used by the company to transfer employees and has applied for arbitration.

The Company is to have all Canadian flag vessels working overseas, back into Canadian waters for January 2011. The announcement was well received by crewmembers.

On the Overseas Shirley, crew members are pleased to learn that the vessel's contract with Petro Canada is being extended for another three years, providing them with economic stability. RRSP contributions for members will also be increased effective August 2009, giving crewmembers an additional incentive to stay on as permanent employees.

At Algoma Tankers, crew members expressed their satisfaction with the satellite television system and internet access now available to them. Vessels are kept in a very clean condition and the maintenance standards in effect place the Company vessels in the top rank amongst tankers. This also ensures satisfaction from charterers which, in

return, will bring more work to S.I.U. members.

The container vessel Dutch Runner is going full steam carrying cargo from the Lakes to the East Coast. Despite a slow down for most shipping companies, this vessel continues to operate with plenty of cargo. Once the lake trips are over with, they will resume their St Pierre et Miquelon - Halifax voyages. Short sea shipping seems to have gained wings.

The Oceanex Sanderling has temporarily hired 4 supernumeraries in order to get the vessel ship shape.

As part of the Company's asbestos clean up program, the vessel is still undergoing cleaning from a specialized shore contractor who is doing an excellent job with health protection, all this, to the satisfaction of the crew.

At the request of the Union, the Company hired a specialized clinic to have all crew members undergo asbestos tests. The Company recently reported that, to date, most of the crew members were tested and that preliminary results were all negative.

ITF

Crew members of a Cyprus flag vessel, "Smaragda", called the Montreal ITF Inspector concerning payment of low wages. Despite a signed Agreement between the Affiliated Union Pan-Hellenic seamen's federation (PNO) and the Greek Managers, crew members were not getting their wages as per the Agreement. Once on board, we

conducted the usual inspection of all documents and found discrepancies between contractual wages and those received by crew members.

Verifications showed a difference of hundreds of dollars per month for each crew member. Calculations brought up the wage claim to US\$16,467.00. Fortunately, this wage inaccuracy was for only two months, and was detected while all affected crew members were still on board. The Master said that he misread the Company's policies on wages. Crew members were very thankful to the ITF and showed immediate interest in getting their Union membership in their own country.

In June, the ITF Inspectorate held meetings in Istanbul, Turkey, to discuss the new Seafarers Bill of Rights that should come into effect in 2011. A major concern was how to conduct vessel's inspection in order to circumvent companies' attempts to avoid thorough inspections. Discussions on problems found in the ports of convenience campaign were also addressed.

The host affiliated Union Dad-Der, invited the inspectors to see abandoned vessels in the bay of Istanbul, where more than 400 ships were anchored. Many of those vessels still have crews on board, some without food, fuel and wages. This situation could worsen if the worldwide economy does not get any better.

Those abandoned seafarers are living proof of the bad economy that prevails and the faith of crew members. The ITF will monitor the situation and seek solutions for the abandoned seafarers.

Have a good and safe summer

Rencontre avec les équipages sur la Côte Est

À St-Jean, Terre-Neuve, nous avons rencontré récemment les équipages de six navires Maersk. Nous avons discuté de quelques problèmes et en avons fait rapport aux équipages. Des membres qui avaient rencontré des marins non-syndiqués ont mentionné que ces marins étaient renversés des avantages dont bénéficient les membres du S.I.U.

Le nouveau navire de Seamanning, le Asenav 151, est attendu à l'automne. La Compagnie a choisi les membres devant être mutés au nouveau navire et le Syndicat a soulevé un grief sur la méthode utilisée pour ces choix et a demandé l'arbitrage.

La Compagnie prévoit rapatrier en eaux canadiennes au début de 2011, tous ses navires enregistrés au Canada. L'annonce a été bien accueillie par les équipages.

À bord du Overseas Shirley, les membres sont bien heureux que le contrat avec Petro-Canada ait été prolongé de trois ans, les assurant d'une bonne stabilité économique. Les contributions au REER des membres seront augmentées à compter d'août 2009, une mesure incitative intéressante les motivant à demeurer à l'emploi de la Compagnie.

Chez Algoma Tankers, les membres d'équipage sont très satisfaits du service de télévision par satellite et de l'accès à l'internet qui leur sont maintenant disponibles. Les navires sont tous très propres et les normes d'entretien en vigueur placent ces navires au premier rang parmi les pétroliers. Les affrêteurs de ces navires en sont très satisfaits, augmentant ainsi la stabilité d'emploi des membres du S.I.U.

Le Dutch Runner, navire transporteur de conteneurs, poursuit ses activités entre les Grands Lacs et la Côte Est. Alors que la plupart des compagnies connaissent un ralentissement, ce navire est constamment à l'œuvre et ne manque pas de cargaisons. Après avoir complété ses voyages sur les Grands Lacs, le navire reprendra la navette entre St-Pierre et Miquelon et Halifax. Le transport maritime à courte distance semble prospérer.

Le Oceanex Sanderling a embauché quatre surnuméraires afin de remettre le navire en parfait état.

En ce qui a trait au programme d'élimination de l'amiante entrepris par la Compagnie, les travaux d'un entrepreneur spécialisé se poursuivent afin de protéger la santé de l'équipage, à la grande satisfaction

des membres.

À la demande du Syndicat, la Compagnie a retenu les services d'une clinique spécialisée afin de faire subir des examens d'exposition à l'amiante. La Compagnie a annoncé récemment que la plupart des employés ont subi les examens et que ceux-ci se sont révélés négatifs.

ITF

Des membres d'équipage du Smaragda, un navire enregistré à Chypre, ont appelé l'inspecteur ITF à Montréal et ont rapporté ne pas recevoir le plein salaire prévu à la convention entre la Affiliated Union Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO) et les exploitants du navire. Dès notre arrivée à bord, nous avons examiné tous les documents et avons découvert des divergences entre les salaires prévus aux ententes et le salaire versé à l'équipage.

Ces vérifications ont démontré que les marins recevaient des salaires de centaines de dollars en moins, totalisant 16 467 \$ pour l'équipage. Heureusement, les marins étaient à bord depuis deux mois seulement. Le capitaine a dit qu'il avait mal lu la politique de la Compagnie relativement aux salaires. Les membres

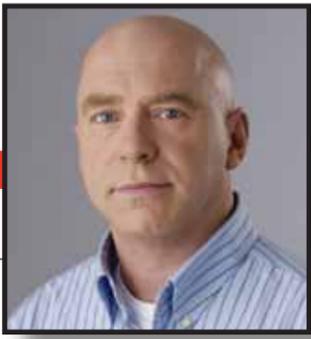
d'équipage ont remercié l'ITF et nous ont assuré qu'ils adhèreraient au syndicat dans leur pays.

En juin, les inspecteurs de l'ITF se sont rencontrés à Istanbul en Turquie afin de discuter de la nouvelle Charte des Droits des marins entrant en vigueur en 2011. Parmi les sujets discutés, il faut souligner les mesures à prendre lorsque des compagnies tentent d'empêcher l'inspection de leurs navires ainsi que les problèmes rencontrés dans le cadre de la campagne touchant les ports de complaisance.

Le syndicat hôte Dad-Der a invité les inspecteurs à voir plus de 400 navires abandonnés dans la baie d'Istanbul. Des membres d'équipage sont encore à bord de plusieurs navires, certains sans nourriture, eau potable, essence et argent. Cette situation pourrait s'aggraver si l'économie mondiale ne s'améliore pas bientôt.

Ces marins abandonnés démontrent les effets de la mauvaise condition de l'économie et du sort réservé aux marins. L'ITF surveille la situation et recherche des solutions pour venir en aide aux marins abandonnés.

Profitez de l'été et travaillez prudemment.



Demande d'importation d'une drague danoise pour le St-Laurent

Afin de réaliser le dragage de la Traverse Nord tout près de Québec, McNally Construction Inc vient de faire une demande pour importer une drague danoise, la Freja R. Cette portion stratégique du Saint-Laurent entre l'Île d'Orléans et Cap Gribane doit être draguée à tous les ans pour permettre la navigation sécuritaire du trafic maritime vers Montréal et les Grands Lacs.

Cette portion du Saint-Laurent ne peut être draguée que par une drague à succion telle que la « Port Méchins ». Cette drague, la seule drague canadienne à succion dans l'est du Canada, réalise ce contrat depuis plus de 30 ans. Question de coûts, l'importation de cette drague danoise Freja R. fera augmenter de façon importante la facture de dragage que devront assumer les utilisateurs du Saint-Laurent.

Le refus de Transport Canada de prolonger temporairement le permis de naviguer de la Port Méchins résulte du refus par Travaux Publics et Service Gouvernementaux Canada (TPSGC) de consentir un contrat de longue durée pour un navire très spécialisé qui ne travaille pas plus de quatre mois par année.

Malgré toutes ces difficultés, un consortium québécois formé de Dragage Saint-Maurice, (une filiale du Groupe Océan), et de Dragage Verreault a offert à Travaux Publics et Service Gouvernementaux Canada de réaliser le contrat de la Traverse Nord en 2009 basée sur des droits que détient Dragage Verreault sur une drague américaine, la Atchafalaya qui est en bon état de fonctionnement et immobilisée à Mulgrave en Nouvelle Écosse.

Au lieu d'aider et d'utiliser l'expertise québécoise en drague à succion, Transport Canada,

Travaux Publics Canada et maintenant l'Office des Transports du Canada semblent privilégier arbitrairement la venue d'un nouvel entrepreneur et d'une drague étrangère.

Le S.I.U. a donc déposé un avis d'opposition formel contre la demande d'importation de la drague danoise, la Freja R.

Le gouvernement du Québec doit privilégier le transport maritime

Des travaux importants pour la construction de quatre barrages hydro-électriques sur la Basse Côte Nord par Hydro Québec ont été inaugurés récemment par le premier ministre Charest. Ces travaux doivent s'échelonner sur 11 ans, se chiffrer à 6,5 milliards de dollars et créer plus de 2 000 emplois par année au plus fort des activités.

En raison de la quantité de matériaux qui seront acheminés vers ce projet dans cette région éloignée, le transport maritime offre la solution de choix.

Le Gouvernement du Québec a créé en 2001, la Politique de transport maritime et fluvial justement pour désengorger les grands axes routiers et accroître l'utilisation du Saint-Laurent. Le gouvernement a la responsabilité d'exiger qu'Hydro Québec et les entrepreneurs participants au projet transportent les matériaux et les équipements requis par bateaux.

Qu'attend le gouvernement du Québec pour imposer immédiatement l'utilisation maximale du transport maritime pour transporter les millions de tonnes de matériel qui sera nécessaire à la construction des quatre barrages hydro-électriques de La Romaine ?

Négociations

Les négociations ont débuté avec Desgagnés Marine Cargo et Desgagnés Marine Péto à la mi-juin et reprendront en septembre. Avec Relais Nordik, les négociations se poursuivent en conciliation. Pour CTMA nous avons rencontré des difficultés sur la question de la dotation en personnel pour le nouveau service d'hiver et le dossier a été référé en conciliation.

Des négociations avec Océan Remorquage Québec ont été ré-ouvertes portant sur les questions monétaires mais nous devons traiter les changements réglementaires sur la nouvelle dotation en personnel déterminée par Transport Canada. Avec Océan Navigation, la réouverture sur les questions monétaires progresse.

Voyages vers l'Arctique

Après un arrêt à Québec, le M/V Arctic est reparti début août vers Deception Bay pour plusieurs autres aller retour.

Les nouveaux Zelada Desgagnés et Sedna Desgagnés ont traversé pour la première fois le cercle Arctique lors de leur voyage inaugural sous pavillon canadien. Le Zelada est cédulé pour deux autres voyages alors que les ordres ne sont pas finalisés pour le Sedna. Les Rosaire A. Desgagnés, Anna Desgagnés et Camilla Desgagnés réalisent déjà leur deuxième voyage vers l'Arctique et un troisième voyage est prévu pour chacun d'eux. Finalement, les pétroliers Maria Desgagnés et Jade Star sont encore, pour quelques voyages, assignés aux opérations dans l'Arctique.

Travaillez prudemment.

Waiver filed to import a Danish dredge on the St. Lawrence River

After obtaining the dredging contract for the Traverse Nord channel near Quebec City, McNally Construction Inc. has now applied for a waiver to import a Danish dredge, the Freja R. This important portion of the St. Lawrence River between Ile d'Orléans and Cap Gribane must be dredged every year to enable safe navigation for maritime traffic heading to Montreal and the Great Lakes.

The Traverse Nord channel can only be dredged by a suction-type dredge like the "Port Méchins".

The Dragage Verreault's Port Méchins, the only suction-type dredge in Eastern Canada, has been awarded the contract for the last 30 years. Importing the Danish dredge Freja R. will significantly increase the cost for shipping companies operating on the St-Lawrence River.

Transport Canada's refusal to temporarily extend the Port Méchins' seaworthiness permit until next December follows Public Works and Government Services Canada's refusal to extend a long term contract for a very specialized dredge operating only four months a year.

Despite all these problems, a Quebec consortium including Dragage Saint-Maurice, (a subsidiary of Ocean Group) and Dragage Verreault has offered Public Works and Government

Services Canada to perform the dredging of the Traverse Nord channel in 2009 with the Atchafalaya, a U.S. dredge in good operating condition and presently laid up in Mulgrave, Nova Scotia.

Instead of calling upon the expertise of Quebec crews in suction dredging, Transport Canada, Public Works Canada and now the Canadian Transportation Agency appear to be arbitrarily giving preference to a new contractor and a foreign dredge.

Are foreign seamen who do not pay any taxes in Canada about to get dredging contracts in Canada while Canadian sailors who are highly qualified in dredging operations remain unemployed? This would be unacceptable.

The S.I.U. has filed a formal complaint against the application to import the Danish dredge Freja R.

The Quebec Government must give preference to maritime transportation

Important projects for the construction of four hydroelectric dams by Hydro Quebec on the Lower North Shore have been launched recently by Premier Charest. The projects will be staggered over the next eleven years at a cost of 6.5 billion

dollars and will create more than 2,000 jobs at peak times.

The advantage held by maritime transportation has already been recognized by the Quebec Government. In 2001, Quebec published a policy document on the advantages offered by the maritime industry to reduce heavy duty traffic on roadways and increase maritime shipping on the St. Lawrence River. The government has the responsibility to direct Hydro-Québec and the contractors involved to transport the materials and equipment required for these projects by ships.

What is the Quebec Government waiting for to require immediate maximum use of the maritime shipping industry to transport the millions of tons of materials that will be required to build the La Romaine hydroelectric dams?

Negotiations

Negotiations got underway with Desgagnés Marine Cargo and Desgagnés Marine Petro in mid June and will resume in September. Negotiations with Relais Nordik are continuing in conciliation. For CTMA, we have encountered problems relating to manning for the new winter service and the matter has been referred to conciliation.

Negotiations with Océan Remorquage Québec were reopened to discuss monetary conditions but we must deal with regulatory changes on new manning regulations set by Transport Canada. With Océan Navigation, reopening on monetary issues are underway.

Voyages to the Arctic

After a stopover in Quebec, the M/V Arctic left in early August, heading for Deception Bay. The M/V Arctic is expected to make several other voyages to the North over the next few months. The two recent additions to the Desgagnés fleet, the Zelada Desgagnés and Sedna Desgagnés crossed for the first time the Arctic Circle on their inaugural voyage under Canadian flag. The Zelada is expected to make two other voyages this year while the Sedna's schedule has not yet been finalized. The Rosaire A. Desgagnés, Anna Desgagnés and Camilla Desgagnés are currently on their second trip to the Arctic and are scheduled to return for a third voyage later on.

The Desgagnés tankers Maria Desgagnés and Jade Star are expected to make a few more trips to the Arctic.

Work safely.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Gaston Bourgeois, Gustave Michaud, Normand Beaulieu



Sitting / Assis: Alain Tremblay, Paula Morley, Alan Leblanc.
Standing / Debout: Benito Golveque, Cedric Mohammed



Front / Avant: Donald Perry, Guy Chevalier, René Perrot,
Back / Arrière: Réjean Harvey, Léonide Michaud



Patrice Caron, Rawle Bynoe, Colleen Makinson



Piotr Karlikowski



Normand Canuel, Greg Demydczuk



Nelson Roberge, Claude Jacques



Robert Dunklee, Lynn Hardy



Gervais Bilodeau, Gilles Dulude, Alain Tremblay



Nicholas Loder, Neil Whalen, René Bérubé



Raymond Kennedy, Pierre-Luc Panier, Jose Setien



Martin Blanchette, Christian Roy



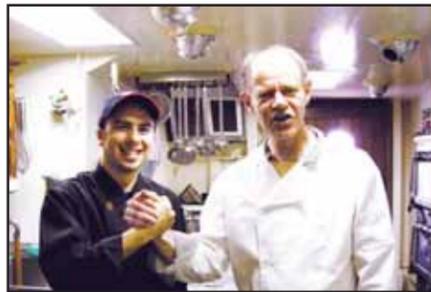
Blake Barker, Benoit Côté, Steven Sparkes



Jane Woo, Gustave Michaud, Edward Pakersky



Alfred Eshun, Jacques Paradis



Michel Labrie, Guy Tardif



Alain Marquis, Daniel Torres-Garcia, Hakim Haddad



Claudio Uchi, Haniff Jafralie, Ronaldo Marquez



André Richard, Romeo Bandiola, Bernard Boudreau



Angus Fraser, Julien Valois



Andre Lapointe, René Perrot



Crewmembers of the Heritage #1 – Membres d'équipage du Héritage #1
Mario Potvin, Steve Turcotte, Rolande Babin, Marco Côté, Carole Muckler, Fernand Albert, Jacques Rioux, Serge Martel, Jasmin Roy



New ferry trading between Cap-aux-Meules et Ile d'entrée with S.I.U. crewmembers.
Nouveau traversier naviguant entre Cap-aux-Meules et Ile d'entrée avec équipage du S.I.U.



A feat of engineering that assured the prosperity of Canada

Following are milestones of the progress made since 1932 in the development of the St. Lawrence Seaway

Seaway History

The St. Lawrence Seaway opened to navigation in 1959. Construction of the 189-mile stretch of the Seaway between Montreal and Lake Ontario is recognized as one of the most challenging engineering feats in history. Seven locks were built in the Montreal-Lake Ontario section of the Seaway, five Canadian and two U.S., in order to lift vessels to 246 feet above sea level.

The 28-mile Welland Canal is the fourth version of a waterway link between Lake Ontario and Lake Erie, first built in 1829. The present canal was completed in 1932, deepened in the 1950s as part of the Seaway project, and further straightened in 1973. Today its eight locks, all Canadian, lift ships 326 feet over the Niagara Escarpment.

Milestones

1932 - Fourth Welland Canal completed: 27 miles long, 25 feet minimum depth. Eight locks raise ships a total of 326 feet. This was the first step in the completion of the modern Seaway.

Canada and the U.S. sign the Great Lakes - St. Lawrence Deep Waterway Treaty, but no action is taken.

1951 - The St. Lawrence Seaway Authority Act and International Rapids Power Development Act allow Canadians to begin navigation works on the Canadian side of the river from Montreal to Lake Ontario, as well as in the Welland Canal. At the same time, a joint U.S. Canadian project begins power works in the International Rapids section of the St. Lawrence. The U.S. also begins work on the Wiley-Dondero Canal that will bypass the International Rapids. Co-operation and consultation on the elements of the modern Seaway commences.

1954 - The St. Lawrence Seaway Authority is established by an Act of Parliament, with the mandate to acquire lands for, construct, operate and maintain a deep draft waterway between the port of Montreal and Lake Erie, along with the international bridges that cross it and other lands and structures.

The United States joins Canada on the development of the St. Lawrence Seaway with the passage of the Wiley-Dondero Act (or Seaway Act) on May 13. The U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) was also created by the law.

Agreement reached between the U.S. and Canada concerning construction of the Seaway. The cost of the navigation project was \$470.3 million, of which Canada paid \$336.5 million and the U.S. \$133.8 million.

Work on the Seaway begins in September. Four Montreal-area bridges are modified without disrupting traffic, new channels are dug and existing ones dredged. Excavators uncover rock formations so tough that new methods and stronger machinery are needed. The related power development will flood 100 square miles; land is expropriated and entire communities resettled. Some 6,500 people are moved to new homes and some 550 dwellings are transported to waiting foundations in the new Ontario towns of Long Sault, Ingleside, Morrisburg and Iroquois.

1958 - The new Iroquois Lock is in regular use by May. On July 4, the Snell and Eisenhower Locks built by the U.S. at Massena, N.Y., are opened and the power is switched on at the international Moses-Saunders generating station. The four-year construction deadline has been met almost to the day.

1959 - Completion of the joint U.S.-Canadian St. Lawrence Seaway navigation project links the Great Lakes region to global markets.

On April 25, the icebreaker "D'Iberville" begins the first through transit of the St. Lawrence Seaway, officially opened by Queen Elizabeth and President Eisenhower on June 26. Dedication ceremonies were also held June 27 in Massena, New York, and involved the Queen and Vice-President Richard M. Nixon.

Gross ship registered tons for this navigation season

amount to 25.1 million.

1966 - The first Welland Canal traffic control center comes into service.

The U. S. Department of Transportation is created, making SLSDC subject to the policy direction and supervision of the Secretary of Transportation.

1973 - The Welland Canal realignment to bypass the City of Welland opens to navigation.

1978 - Canadian Seaway operations become self-sufficient, depending on revenue from tolls and investments. The federal government still contributes to major capital works.

1984 - The Seaway celebrates its 25th anniversary. U.S. President Ronald Reagan declares 1984 as "The Year of the Seaway" and June 27, 1984 as "Seaway Day".

1995 - The Montreal/Lake Ontario section of the Seaway has the longest operating season ever — 280 days, from March 24 to December 28. There are 277 days of navigation on the Welland Canal.

1996 - May 10 marks the passage through the Seaway system of two billion tonnes of cargo, valued at more than \$300 billion.

1998 - On October 1, operational control of the Canadian portion of the Seaway is officially transferred from The St. Lawrence Seaway Authority to The St. Lawrence Seaway Management Corporation, a new not-for-profit corporation. The Government of Canada continues to own the infrastructure and acts as regulator.

2003 - Automatic Identification System (AIS) mandatory on the St. Lawrence Seaway. This milestone marks the first use of AIS on an inland waterway in the world.

2004 - 175th anniversary of the first Welland Canal. 50th anniversary of the beginning of construction of the St. Lawrence Seaway.

The Seaway's draft is increased from 26 feet, 3 inches, to 26 feet, 6 inches, enabling ships to carry up to 300 tonnes of additional cargo per voyage.

The Great Lakes St. Lawrence Seaway is now branded as HwyH₂O.

2007 - 75th anniversary of the fourth Welland Canal.

2009 - 50th anniversary of the St. Lawrence Seaway.

Excerpts from the site <http://www.greatlakes-seaway.com/en/contact-us/index.html>
© 2009 The St. Lawrence Seaway Management Corporation, All Rights Reserved
© 2009 Saint Lawrence Seaway Development Corporation, All Rights Reserved

The St. Lawrence Seaway was made possible by the engineering knowledge and the audacity of people who had a vision for the development of Canada and who dared tackling such a gigantic project. Huge parts of land even villages were flooded, rivers were diverted and canals were dug to build the waterway.

Making good use of this important natural resource, the Canadian maritime industry has prospered. Through important investments by shipowners and gradual improvements in ship building, our industry has grown and has become a vital part in the economic development of our country.

This was all made possible by the hard labour and the sacrifices of the workers who throughout the years have built the waterway and the seafarers who have contributed to the safe operation of vessels.

Its continuous success has been assured by the foresight and important investments by shipowners and the dedicated hard work of seafarers.

Canadians have benefitted from the impact of the St. Lawrence Seaway on the Canadian economy. In addition to contributing to the development of industries along the St. Lawrence River in Quebec and around the industrial basin in Ontario, the waterway has allowed Prairie farmers to ship wheat to the world, more economically than through the railway system.

The impact of the St. Lawrence Seaway and of the maritime industry has been and is still beneficial on the environment. More fuel efficient ships per ton of cargo carried have brought down the dependency on trucks and railways and reduced traffic on our highways and exhaust emissions.

The maritime industry has developed into an important element in the creation of highly skilled jobs. Through the excellent training they have received, seafarers contribute to the safe operation of vessels.

S.I.U. members can be proud of their contribution to the continuing success of the St. Lawrence Seaway.



Photo: Bogner Photography Ltd.



Un chef d'œuvre d'ingénierie qui a assuré la prospérité du Canada

Voici quelques étapes du progrès réalisé depuis 1932 dans le développement de la Voie maritime du St-Laurent.

L'historique de la Voie maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent a été ouverte à la navigation en 1959. La construction des 189 milles de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario est reconnue comme un des hauts faits historiques en matière de génie. Sept écluses ont été construites dans la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime : cinq écluses canadiennes et deux écluses américaines; elles soulèvent les navires de 246 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal Welland, qui fait 28 milles est la quatrième version d'un lien navigable entre le lac Ontario et le lac Érié; le premier tel lien a été construit en 1829. Le canal actuel a été terminé en 1932, puis approfondi dans les années 1950 dans le cadre du projet de la Voie maritime, et redressé en 1973. Aujourd'hui, ses huit écluses, toutes canadiennes, font grimper les navires de 326 pieds, soit la hauteur de l'escarpement de Niagara.

Jalons historiques

1932 - Achèvement du quatrième canal Welland : 27 milles de longueur et 25 pieds de profondeur minimale. Huit écluses élèvent les navires de 326 pieds au total. C'est le début de la Voie maritime moderne.

Le Canada et les États-Unis signent le Traité de la Voie navigable en eau profonde Grands Lacs/Saint-Laurent, qui demeure sans suite.

1951 - La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Loi sur l'aménagement de l'énergie des Rapides internationaux autorisent les Canadiens à entreprendre la construction d'ouvrages de navigation du côté canadien, de Montréal au lac Ontario, et sur le canal Welland. Dans le cadre d'un projet canado-américain, on entame aussi des ouvrages hydroélectriques dans la section des Rapides internationaux. Les États-Unis amorcent des travaux sur le canal Wiley-Dondero qui contournera les Rapides internationaux. C'est le début de la coopération sur la Voie maritime moderne.

1954 - Le Parlement crée l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, chargée d'acquiescer des terres et de construire, exploiter et entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié ainsi que les ponts internationaux traversant cette voie et divers terrains et structures.

Les États-Unis se joignent au Canada pour réaliser la Voie maritime du Saint-Laurent en adoptant le 13 mai le Wiley-Dondero Act (ou Seaway Act) créant la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

Le Canada et les États-Unis concluent une entente sur la construction de la Voie. Coût prévu : 470,3 \$ millions, dont 336,5 \$ millions assumés par le Canada et 133,8 \$ millions par les États-Unis.

Les travaux commencent en septembre. On modifie quatre ponts de la région de Montréal sans perturber la circulation, on creuse de nouveaux chenaux et on drague les anciens. Les excavatrices découvrent des formations rocheuses si dures qu'il faut recourir à de nouvelles méthodes et machines. Le projet hydroélectrique inondera 100 milles carrés; il faut exproprier des terres et déménager des collectivités. Quelque 6 500 personnes déménagent dans des maisons neuves et 550 habitations sont transportées dans les nouvelles villes ontariennes de Long Sault, Ingleside, Morrisburg et Iroquois.

1958 - La nouvelle écluse d'Iroquois est fonctionnelle en mai. Le 4 juin, les écluses américaines Snell et Eisenhower de Massena (New York) sont inaugurées et la production de courant débute à la centrale internationale Moses-Saunders. L'échéancier de quatre ans a été respecté presque jour pour jour.

1959 - L'achèvement du projet canado-américain de navigation relie la région des Grands Lacs aux marchés mondiaux.

Le 25 avril, le brise-glace D'Iberville amorce la première traversée complète de la Voie maritime du Saint-Laurent, inaugurée par la reine Elizabeth et le président Eisenhower le 26 juin. Une cérémonie a lieu le 27 juin à Massena (New York), en présence de la reine et du vice-président Richard M. Nixon.

La jauge brute totale enregistrée pour cette saison de navigation atteint 25,1 millions de tonnes.

1966 - Entrée en service du premier centre de contrôle du trafic du canal Welland. Création du département des Transports des États-Unis; le secrétaire des Transports est responsable des politiques et de la supervision de la SLSDC.

1973 - Ouverture de la nouvelle section du canal Welland construite pour contourner la ville de Welland.

1978 - La Voie maritime canadienne devient autonome sur le plan de l'exploitation, grâce aux revenus tirés des péages et de ses investissements. Le gouvernement fédéral participe encore aux travaux d'infrastructure.

1984 - La Voie maritime célèbre son 25^e anniversaire. Le président américain Ronald Reagan proclame 1984 « Année de la Voie maritime » et le 27 juin 1984 « Journée de la Voie maritime ».

1995 - La section Montréal/lac Ontario connaît sa plus

longue saison de navigation : 280 jours, du 24 mars au 28 décembre. Le canal Welland est ouvert 277 jours.

1996 - Le 10 mai, deux milliards de tonnes de cargaisons, évaluées à plus de 300 \$ milliards de dollars, ont transité par la Voie maritime.

1998 - Le 1^{er} octobre, le contrôle opérationnel du secteur canadien de la Voie est transféré de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, nouvelle société sans but lucratif. Le gouvernement du Canada demeure propriétaire des infrastructures et responsable de la réglementation.

2003 - Le Système d'identification automatique des navires (SLA) devient obligatoire dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

C'est la première application au monde d'un SLA dans une voie navigable intérieure.

2004 - 175^e anniversaire du premier canal Welland. 50^e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La profondeur de la Voie maritime est augmentée de 26 pi 3 po à 26 pi 6 po, ce qui permet aux navires de transporter jusqu'à 300 tonnes de cargaison de plus par voyage.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est maintenant connu sous le nom de « Autoroute H₂O ».

2007 - 75^e anniversaire du quatrième canal Welland.

2009 - 50^e anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Extraits du site <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/contact-us/index.html>
© 2009 Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, tous droits réservés
© 2009 Saint Lawrence Seaway Development Corporation, tous droits réservés

La Voie maritime a été rendue possible grâce à l'expertise en ingénierie et l'audace de personnes qui avaient une vision pour le développement du Canada et qui ont osé s'attaquer à un projet d'une telle envergure.

D'énormes lots de terres, même des villages, ont été inondés, des rivières détournées et des canaux creusés pour construire la voie navigable.

Bénéficiant de cette importante ressource naturelle, l'industrie maritime canadienne a prospéré. Grâce aux investissements importants d'armateurs et aux améliorations progressives dans la construction de navires, notre industrie a grandi et est devenu un élément essentiel dans le développement économique de notre pays.

Ce projet a été rendu possible grâce au labeur et aux sacrifices de travailleurs qui, au cours des ans, ont construit la voie navigable et des marins qui ont contribué à l'exploitation sécuritaire des navires.

Son succès continu a été assuré par la prévoyance et d'importants investissements par les armateurs et le travail déterminé de marins. Tous les Canadiens ont bénéficié de l'impact de la Voie maritime sur l'économie canadienne. En plus de contribuer au développement d'industries le long du Saint-Laurent au Québec et autour du bassin industriel en Ontario, la voie navigable a permis aux agriculteurs des Prairies d'expédier leur blé à travers le monde, étant plus économique que le système ferroviaire. L'impact de la voie maritime et de l'industrie maritime a été et est toujours bénéfique sur l'environnement. Des navires plus éconergétiques par tonne de cargaison transportée ont diminué la dépendance sur les chemins de fer et les camions et ont réduit la circulation sur nos routes et les émissions de gaz polluant.

L'industrie maritime est devenue un élément important dans la création d'emplois hautement qualifiés.

Grâce à leur excellente formation, les marins contribuent à l'exploitation sécuritaire des navires.

Les membres du S.I.U. peuvent être fiers de leur contribution à la réussite continue de la Voie maritime du St-Laurent.



Alex Parsons, James O'Toole,
Richard Mason



Archibald Layne,
Winston Gill



Blandford Keeping,
Russell Sullivan



Gilbert
Hansford



Roy Keeping



Sheldon Sheppard, Shawn Gillard,
Ernest Rose



Colleen Shickluna,
Leonore Doucette



Wayne Kaiser
Marek Chrzanowski



Chris Derragh,
Romeo Bernardo



Todd Harris, Sam Potter,
Bonifacio Develos



Bruce Bryan, Porfirio Pernetá



Chris Billard



Chris Delage



Christine
Crossan



Clayton Lillington,
Lawrence MacMullin



Cornelius Walters



Ed Sutherland, Daniel Credit, Alvin Luff,
Blair Cantwell, Ken Marsh, Joachim Hummel



Frank Sampson



Fred Gagne



Gerald Hardy, Garland Hardy



Herman Keeping,
Norm Bryan



Pat Searles, Roderick Sandiford,
George Keeping



Robert McGuire, Dan Lane



Sylvain Lemire



Ezekiel Yakobo



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND ISLAND WATERS

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES



Canadian Government & US Steel

The Canadian Government is taking US Steel to Court in a bid to force the industrial giant to live up to job commitments it made two years ago when it purchased Stelco.

Industry Minister Tony Clement is asking the Federal Court of Canada to force the steel giant to meet commitments it made in 2007 on capital spending, production and research and development spending in Canada.

Hamilton based US Steel Canada shut down most of its Canadian operations in southern Ontario this spring putting close to 1,500 workers on Employment Insurance. Some of those workers have returned to work this summer. After the mills shut down a letter was sent to US Steel reminding them of their obligations to Canadian workers.

US Steel's Pittsburgh head office said it had been served with legal documents and promised to fight the Canadian government in court. Seeking a court order to force a company to maintain job commitments is an unusual step. But it reflects the growing concern in Canada about foreign takeover of companies.

With the recession hitting Ontario and Quebec hard, unions and other groups are pressing Ottawa to protect jobs. Canada's big steelmakers — The former Stelco, Dufasco, Algoma Steel and Ipsco, have all been taken over by foreign companies.

As S.I.U. crewed vessels were a regular caller at US Steel Hamilton we are watching these proceedings closely in the hopes the plant reopens and cargos start to flow again.

The Recession is Over??

Mark it on your calendar Brothers and Sisters, at 11:42:33, on July 23, 2009, the Bank of Canada

declared that the recession in Canada was over!!! That's right, OVER!!

They say that effectively means that the "downturn" that cost Canadians close to 400,000 jobs since October has ended.

Bank of Canada Chairman Mark Carney says the economy will grow by 1.3 percent this summer and 3% next year.

What is not mentioned in the report is if we will gain back the jobs lost. It does not mention anything about the record unemployment levels of 8.5% in Canada nor does it touch on the fact that Canadians are more in debt now than at any other time in history. And we should mention that words like:

Essentially, caution, concerned, fragile, unpleasant, warned, and of course however were used about 15 times in a 4 paragraph article. Let me clarify this:

The recession may be ESSENTIALLY over but use CAUTION if you think it is as we are CONCERNED it is FRAGILE which could lead to an UNPLEASANT return to recession so be WARNED.....HOWEVER as you should know by now we DON'T HAVE A CLUE WHAT IS HAPPENING!!!

Shipping

Although several vessels remain in lay-up, shipping in the Port of Thorold has remained fairly constant throughout the season, so far. With the STO relief's and extra time relief's we can report that total shipping for the season is down by about 70 jobs from this time last year and we have not seen the massive layoffs that other industries have faced this year. On the US side of the Great Lakes, a third of the fleet is tied to the wall with cargo down almost 50% from the

first half of last season.

The coal trade on the lakes stands at 10.9 million tons, a decrease of approximately 30% compared to a year ago.

Ore is down about 65% from last year.

Limestone is down around 40%.

As you can see the numbers are not good.

The tourism industry has not been spared from the bad numbers game. Owen Sound Transportation reports a drop in traffic of around 8% from last years totals to date. In the spring season, the number was closer to 10%. Not only has the economy played a part in this drop but Mother Nature has not been kind this year with wet and cold conditions.

Lake Erie Ferry

Both Ohio Senators in Washington have urged the Ontario Government to fund a feasibility study for a Lake Erie ferry that could create a new border crossing at Port Burwell.

The Senators said a proposed ferry from East of Cleveland would provide a new economic corridor between Ohio and Ontario which have \$88 million in trade daily.

The \$550-million proposal for six modern high-speed ferries to carry transport trucks, cars and passengers would help reduce road and border congestion, reduce pollution and provide a new link between the two countries. \$45 million has already been committed for ferry infrastructure works by the Ohio and US Federal governments.

Ontario Premier Dalton McGuinty has taken a typical Canadian political stance and declined to comment or endorse the project.

Get onboard McGuinty and release the money!

Until next issue safe sailing!!

Le gouvernement canadien et US Steel

Le gouvernement canadien poursuit US Steel devant le tribunal dans le but d'obliger ce géant de l'industrie à respecter les engagements qu'il a pris il y a deux ans lors de l'achat de Stelco.

Le ministre de l'Industrie Tony Clement demande à la Cour fédérale d'obliger US Steel à se conformer à ses obligations pris en 2007 quant à ses dépenses d'investissement, de production, de recherche et de développement au Canada.

US Steel a arrêté la majorité de ses activités à Hamilton ce printemps et a mis en chômage près de 1 500 travailleurs. Quelques-uns de ceux-ci ont repris le travail cet été. À la suite de la fermeture de l'aciérie, une lettre avait été transmise au siège social de US Steel à Pittsburg afin de lui rappeler ses obligations envers les travailleurs canadiens.

US Steel a accusé réception de ces documents et à promis de contester les prétentions du gouvernement canadien devant le tribunal. Le recours au tribunal afin d'obliger une société à respecter ses engagements en matière d'emploi est une mesure exceptionnelle mais elle démontre les inquiétudes du gouvernement envers les prises de contrôle de compagnies canadiennes par des intérêts étrangers.

En raison de la récession qui afflige l'Ontario et le Québec, des syndicats et d'autres groupements demandent à Ottawa de protéger les emplois. Les principales aciéries canadiennes, Stelco, Dufasco, Algoma Steel et Ipsco ont été acquises par des sociétés étrangères.

Vu que des navires avec équipages du S.I.U. se rendaient régulièrement chez US Steel à Hamilton, nous suivons cette poursuite judiciaire et souhaitons la réouverture de l'aciérie et la reprise des activités.

La récession est terminée ?

Prenez en note chers confrères et consœurs du

S.I.U. que le 23 juillet 2009, à 11h 42 :33, la Banque du Canada a déclaré que la récession était terminée au Canada. En effet, terminée. Ils prétendent que le ralentissement qui a coûté 400 000 emplois à des Canadiens depuis octobre était terminé.

Le président de la Banque du Canada, Mark Carney dit que l'économie progressera de 1,3 % cet été et de 3 % en 2010.

Le rapport ne mentionne pas que nous pourrions reprendre les emplois perdus et ne dit rien sur le niveau record de chômage de 8,5% au Canada ou que l'endettement des Canadiens est à un niveau jamais vu auparavant.

Permettez-nous de mentionner les mots suivants :

Essentiellement, prudent, inquiet, fragile, déplaisant, averti, et bien sûr, toutefois; des mots utilisés 15 fois dans l'article de cinq paragraphes. Pour être plus clair :

La récession pourrait essentiellement être terminée mais soyez prudent si comme nous vous êtes inquiet que l'économie est fragile ce qui pourrait provoquer un déplaisant retour de la récession. Donc, soyez averti. Toutefois, sachez que nous n'avons aucune idée de ce qui nous attend.

Navigation

Bien que plusieurs navires soient attachés, l'activité a été sensiblement constante depuis le début de la saison. Compte tenu des congés cédulés et des demandes de congés supplémentaires, les emplois offerts à Thorold cette année sont en baisse d'environ 70 emplois par rapport à l'an dernier et nous n'avons pas connu les mises à pied en série que d'autres industries ont connu cette année. Sur le côté américain des Grands Lacs, le tiers de la flotte est attaché et les chargements sont en baisse de près de 50% pour la première moitié de la saison. Les expéditions de

charbon sont en baisse d'environ 30% par rapport à l'an dernier, le minerai en baisse de 65%, le calcaire en baisse de 40%.

Des statistiques peu reluisantes.

L'industrie touristique n'est pas épargnée. Owen Sound Transportation connaît une baisse de 8% cette année, légèrement en hausse par rapport à 10% au printemps. En plus des effets de l'économie, Mère Nature n'a pas collaboré avec le froid et les pluies que nous avons connus.

Traversier du Lac Érié

Les deux sénateurs de l'état d'Ohio demandent au gouvernement de l'Ontario de financer une étude de faisabilité pour un service de traversier sur le Lac Érié qui créerait un nouveau poste frontalier à Port Burwell. Les sénateurs soutiennent qu'un traversier à partir de l'est de Cleveland créerait un nouveau corridor économique entre l'Ohio et l'Ontario dont les échanges commerciaux quotidiens totalisent présentement 88 millions.

Le projet de 55 millions pour six traversiers qui transporterait des camions commerciaux, des voitures et des passagers réduirait la circulation routière et la congestion aux frontières, réduirait la pollution et créerait un nouveau lien commercial entre les deux pays. Déjà, les gouvernements américain et de l'Ohio se sont engagés à fournir 45 millions pour les travaux d'infrastructure du traversier.

Le premier ministre de l'Ontario, Dalton McGuinty, a adopté la position coutumière des politiciens canadiens et a refusé de commenter ou d'appuyer le projet.

Montez à bord, McGuinty, et dégagez l'argent nécessaire.

Travaillez avec prudence.



Marven Springer, Howard Strowbridge



Gerson Compuesto, Vincent Fossi, Carl Tremblay



Mervin Day, Geoff Tulk, Jeff Butler



Albert Rideout, Lloyd Hatcher



Rudy Kelly, Andy Skinner, Norman Boyd



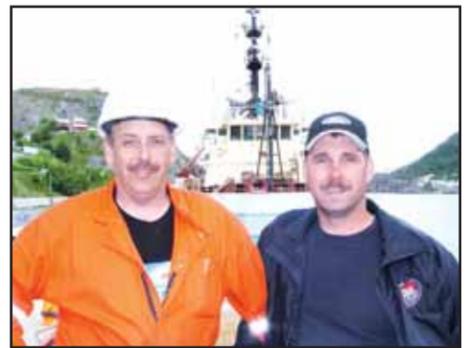
Shawn Thorne, Patrick Regan, Graham Green



Patrice Caron, Eric Doucett, Irving Parsons, Patrick Rogers



Bradley Brown



Cyril March, Maurice Best



Back / arriere : Jake Popov, Andrew Baker, James Lefrense, Dennis Maclean
Front / Devant : Stiliyan Dimov, Roger Hann, Stephanie McHenry



Youssef Doulal, Ms Doulal, Manon Vallerand, Danny Hatcher



Guy Boudreau, Francois Laçoursiere



Abdel Louifi



Gerald Kennedy, Curtis Pierce, Lee Surette,
Calvin Durnford, Randy Chislett, Melvin Mansfield, Garfield Giles, Marty Petite



Anderson Turney



Norbert Ryan, Sheldon Petten



Steady flow of jobs

Despite having a few ships still in lay-up, there has still been a steady flow of jobs through the hiring hall. Scheduled time off reliefs and extra time requests have provided many opportunities for work.

The old Robin Hood mill in Port Colborne has been given a new lease on life. The mill which has been completely closed for over a year and has not had a ship visit in several is set to re-open. A new owner has plans to convert the mill for grain storage. Initially the facility will be used as a loading point for Ontario grown wheat headed for other domestic and international ports.

ITF

The number of international ships calling at Great Lakes ports continues to decline. 2008 was a slow year and so far in 2009, reports indicate that the traffic is down another 50%. A large majority of the ships that are coming up the lakes are doing so

in ballast which means they bypass the lower lake ports and head directly to the lake head to load for export.

Hamilton, a port that traditionally would have had 30 to 40 ships by this time of year, has had only 12 international ships so far. With very little steel being imported most ships are in port for only a few hours to load or unload small amounts of project cargo. Even the busiest port on the American side of the lakes is feeling the pinch of the global economy. Duluth-Superior has had only 17 international ships which is a decrease of well over 60%.

The decrease in traffic on the lakes is a reflection of what is going on in other parts of the world. Anchorages are filling up with ships that have no cargo to carry. It is not uncommon to see 200 to 300 ships all anchored awaiting orders. It is getting to the point where some ports have had to create new anchorages to accommodate the ships needing to wait out the economic storm.

The ITF is placing a special emphasis on

abandonment. At the recently held World Wide Inspectors Seminar, the ITF announced that 150 ships, with the crew aboard, in anchorage near Istanbul, Turkey, had been abandoned. With the crews quickly running out of food, water and fuel, action needs to be taken immediately. The ITF pledged 25,000 pounds to Turkish maritime unions to assist the abandoned seafarers.

Another topic of discussion at the seminar was the new Maritime Labour Convention which the ITF played a major role in developing. The new legislation sets a new minimum standard for seafarers making huge improvements in several areas. Clearer language as to who is ultimately responsible for the protection of seafarer's rights as well as a new onboard complaint procedure are just a couple of the improvements made. Once ratified, this legislation will be a very valuable weapon for ITF inspectors in their fight against flags of convenience.

Work safely.

Disponibilité continue d'emplois

Bien que quelques navires soient encore attachés, un flot continu d'emplois est reçu à la salle d'embauche. Les membres en congés cédulés et des demandes de congés supplémentaires ont procuré de bonnes opportunités d'emplois.

Le vieux moulin Robin Hood à Port Colborne aura un nouveau regain de vie. Le moulin, qui a été totalement inutilisé depuis plus d'un an et qui n'a pas reçu le visite de navires depuis plusieurs années, sera ré-ouvert. Un nouveau propriétaire prévoit l'utiliser pour entreposage de grains. Au début, il recevra du blé provenant de l'Ontario qui est destiné à d'autres ports canadiens et internationaux.

ITF

Le nombre de navires étrangers

arrivant dans les ports des Grands Lacs diminue constamment. L'année 2008 a connu une importante diminution de ses activités et 2009 accuse une diminution d'un autre 50%. La majorité des navires arrivent avec ballast sans s'arrêter dans les ports intermédiaires et se rendent directement à la partie supérieure des Grands Lacs afin de recevoir une cargaison pour exportation.

Le port d'Hamilton qui habituellement aurait reçu de 30 à 40 navires à ce temps de l'année, n'a accueilli que 12 navires étrangers jusqu'à maintenant. Très peu d'acier étant importé, les navires ne restent au port que quelques heures afin de recevoir leur cargaison et repartir. Même le port le plus important du côté américain ressent les effets de l'économie; le port Duluth-Superior n'a reçu que 17 navires étrangers, une

diminution de plus de 60%.

Cette diminution sur les Grands Lacs reflète la situation présente dans les autres ports à travers le monde. Les points d'ancrage sont pleins de navires n'ayant aucune cargaison, atteignant de 200 à 300 navires dans certains endroits. Certains ports ont été forcés d'ajouter de nouveaux points d'ancrage pour navires en attente de cargaisons.

L'ITF accorde une attention spéciale aux abandons. Lors du récent séminaire international des inspecteurs, l'ITF a annoncé que 150 navires, avec leur équipage encore à bord, étaient abandonnés, à l'ancre près d'Istanbul en Turquie. Ces équipages privés de nourritures, d'essence et d'eau potable, ils doivent être secourus immédiatement. L'ITF s'est engagé à donner 25 000 livres aux syndicats maritimes de la Turquie

pour venir en aide aux marins abandonnés.

Un autre sujet de discussion au séminaire fut la convention du travail en mer qui a été élaborée grâce à une importante contribution de l'ITF. La convention détermine les normes minimales pour le traitement des marins dans plusieurs secteurs d'activité.

Des conditions plus spécifiques sont établies à savoir qui a la responsabilité de veiller sur la protection des droits des marins ainsi qu'une procédure plus claire sur les plaintes des marins à bord des navires.

Dès qu'elle aura été ratifiée, cette convention facilitera le travail des inspecteurs dans leur lutte contre les enregistrements de complaisance.

Travaillez prudemment.



Foreign ships abandoned in the Port of Istanbul, Turkey – Navires étrangers abandonnés dans le port d'Istanbul, Turquie



Members Ratify New Collective Agreement

Members of Seaspac Coastal Intermodal have voted to accept a new three year contract with the Company. The negotiations were quite long but after diligent work by the S.I.U. Negotiating Committee members we came to an agreement. The major concerns were term and wages. The two parties came to an early agreement on wages but SCIC wanted a longer term than the members felt comfortable with, given the present economic uncertainty. Once SCIC offered the same wages with a shorter term, the committee members recommended the deal.

This new agreement gives us time to let the economy stabilize before we go back to the table. Committee members Steve Good, Ian Carlisle, Ken Carlson and Glen Steel should be commended for their time and effort in this lengthy set of negotiations.

FRPD Negotiations Go To Conciliation

After months of talks with no progress the S.I.U. has filed for conciliation with Fraser River Pile and Dredge. In the beginning both the S.I.U. and FRPD came to quick agreements on topics of hours of work, safety concerns and benefits. The stalling point began during discussions on wages. The S.I.U. asked for the industry standard

already established by the officers during their negotiations, but the answer we got was not what we wanted to hear. With the economic fall, FRPD felt it was ideal to offer a lower percentage increase than standard and the S.I.U. members refused the Company's offer. Our members deserve the same increases as their fellow shipmates as has been the practise in the past and should not be short changed. We will keep members updated on our progress.

NTCL Season Begins

The S.I.U. was able to make it north for a contact with S.I.U. members during fit-out this year. With contract talks set for the end of 2009 we wanted to meet with members and discuss the difficult task ahead. There was a solid turn out for the meeting and many topics of concern were brought forward.

With the slow start of this season members felt it was important to solidify our jobs and wages for the upcoming years. Thank you to those members that took part in the meeting and we will attempt to hold a similar meeting for our members during lay-up. With tough talks going on right now with NTCL Eastern Division we can expect the same with the West. Proposals will

continue to be accepted throughout the season and into the month of December. Needless to say, a work stoppage is on the horizon.

Keith Cociani has accepted the position of Union Delegate for NTCL. We thank Keith for dedicating his time to help fellow members with issues that may arise during the season.

The S.I.U. is trying to keep informed of the progress of the ocean going barge that is to service the western arctic communities this season. Last we heard the new tug was docked in Singapore and no plans were made to have another tug make the tow north. We will stay on top of this and make sure S.I.U. crews have an integral role in moving this cargo.

Around the Port

It is with great sadness the S.I.U. has learned of the passing of long time member Sandra Hoag. Sandra joined the S.I.U. in 1970; she will be missed by all those who had the pleasure of working with her.

Congratulations to those members at Cates, Ben Gehrke, Marshall Brown, Cole McMillan and Matt Kilner for completing their Mates and Masters upgrading at BCIT.

Les membres ratifient une nouvelle convention collective

Les membres à l'emploi de Seaspac Coastal Intermodal ont voté en faveur d'un nouveau contrat de trois ans avec cette Compagnie. Les négociations ont été longues, mais après le travail diligent par les membres du comité de négociation du S.I.U., nous en sommes arrivés à un accord. Les principales préoccupations étaient la durée de l'entente et les salaires. Les deux parties se sont rapidement entendues sur les salaires mais SCIC voulait une plus longue durée que les membres souhaitaient, compte tenu de l'incertitude économique actuelle.

Lorsque SCIC a offert les mêmes salaires avec une plus courte durée, les membres du comité ont recommandé l'accord. Nous avons donc le temps de laisser l'économie se redresser avant de revenir à la table de négociation. Les membres du comité, Steve Good, Ian Carlisle, Ken Carlson et Glen Steel méritent des félicitations pour avoir consacré temps et effort durant ces longues négociations.

Les négociations avec FRPD se poursuivront en conciliation

Après des mois de discussions sans progrès avec Fraser River Pile and Dredge, le S.I.U. a déposé une demande de conciliation. Au début, le S.I.U. et FRPD ont rapidement conclu des accords sur les heures de travail, les conditions de sécurité et les avantages sociaux. Les

négociations ont cessé durant les discussions sur les salaires. Le S.I.U. a demandé les conditions qui avaient été consenties aux officiers mais la réponse ne fut pas celle que nous voulions entendre. En raison du climat économique, FRPD voulait offrir un pourcentage d'augmentation moindre mais les membres du S.I.U. ont refusé l'offre de la Compagnie. Nos membres méritent les mêmes augmentations que celles consenties aux autres employés tel qu'il a été la coutume dans le passé et ne devraient pas recevoir moins. Nous informerons les membres de tout nouveau développement.

Début de saison pour NTCL

Le S.I.U. a réussi à se rendre au Nord afin de rencontrer les membres S.I.U. lors du gréage des navires. Les négociations de contrat étant prévues pour la fin de 2009, nous voulions rencontrer les membres et discuter de l'avenir. De nombreux membres ont assisté à la réunion et plusieurs sujets ont été discutés. En raison du lent début de la saison, les membres désiraient discuter des emplois et des salaires pour les années à venir. Nous remercions les membres qui ont participé à la réunion et nous tenterons de tenir une réunion similaire à la fin de la saison.

Les négociations étant très difficiles avec la division Est de NTCL, nous pouvons nous attendre à un climat de

négociation similaire dans l'Ouest. Nous accepterons les propositions soumises durant la saison et au cours de décembre. Il est inutile de dire qu'un arrêt de travail est dans la mesure du possible.

Keith Cociani a accepté le poste de délégué syndical chez NTCL et nous le remercions de bien vouloir aider ses confrères à régler les problèmes qui pourraient survenir durant la saison.

Le S.I.U. tente d'obtenir des renseignements sur la barge océanique devant desservir les collectivités de l'Arctique de l'Ouest. Aux dernières nouvelles, le nouveau remorqueur est à Singapour et aucun plan n'a encore été établi pour effectuer le remorquage vers le Nord. Nous suivons ce dossier afin d'assurer que des membres du S.I.U. joueront un rôle important dans le transport de cette cargaison.

Autour du port

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Sandra Hoag, membre du S.I.U. depuis 1970. Sandra manquera à tous les membres qui ont eu le plaisir de travailler avec elle.

Félicitations à Ben Gehrke, Marshall Brown, Cole McMillan et Matt Kilner de Cates pour avoir complété avec succès le cours de perfectionnement pour officier à BCIT.



Lena Chicksi, Scott Davies



Wilfred Scott, Daniel Dobbin



Western Arctic - Arctique de l'Ouest - NTCL



Dennis Bonnetrouge, Anthony Hatcher, Gerard Myrick, Aubrey Hillier, Duane French



Keith Cociani, Joseph Cummings, Kellan Morrison



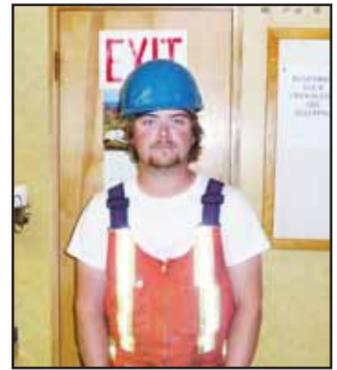
Eileen Gruben



Harold Cornect



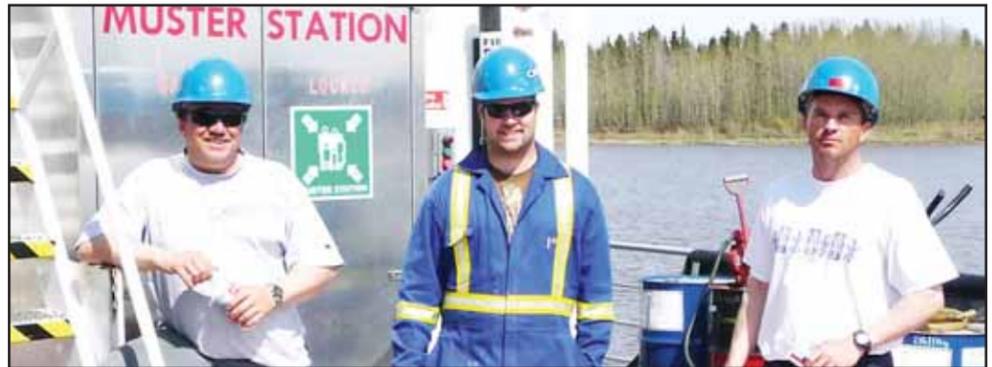
Ian Lafferty



Jeff Wedge



Wilson Thorne, Aubrey Hillier



Alfred Baker, Kellan Morrison, Harold Cornect

Eastern Arctic - Arctique de l'Est - Desgagnés



Neil Kendall, Raymond Cornect



Fredy Gaddarkhan, Carl Bennett, Piotr Morun, Robert Francisco



Agustin Oriel, Jocelyn Boucher



Charles Coté, Rey Fernandez



Oliver Estorillo, David Hubert



Iordan Rimniceanu, Philippe Saindon, Richard Laplante, Guy Tremblay, Sylvain Rousseau



NON MARINE CATEGORY

CATÉGORIE NON-MARITIME

Catégorie industrielle non-maritime



Non Marine Industrial Section

The S.I.U. of Canada has a long standing tradition of representing Seafarers, but we also have a very strong representation in the Non Marine sector of our union. From shipyards in Quebec, to retirement residences in Ontario, the S.I.U. continues to expand its areas of representation.

Residence on Garrison

The Residence on Garrison is a 90 bed care facility located in Fort Erie Ontario, a stones throw from the Canadian and USA borders, and owned by Revera Retirement. The dedicated staff at the Residence not only carries out their duties in a professional manner, they have a genuine concern for all of the residents in their care. It is refreshing to speak to them and hear them talk about the people in their care as if they were family. A first name basis goes a long way, and this is especially true as a senior dealing with the day to day issues of aging, in a modern fast paced society. The residence relies on this connection not only for the security it brings, but for the piece of mind knowing someone is there to care not only for you, but about you.

The S.I.U. represents the nursing department, dietary and housekeeping, as well as all other workers and departments at Garrison. The staff are well represented by three Shop Stewards, Carol Benner, Catherine Puhl and Linda Fincher, who do their very best to assist employees with problems as they arise. As the Residence operates on a 24 hr basis, often the members never cross paths other than for a friendly hello as they pass in the parking lot on the way to and from work. Our Union Stewards make themselves available at all hours to assist the members.

The membership is getting ready to renew the contract at Residence on Garrison and as such have elected a Bargaining Committee that will gather all proposals and prepare for Collective Bargaining.

As the Residence on Garrison is not government subsidized, increases in shift premiums, holidays and wages will be big items. We urge all members to give their written proposals to a member of the bargaining committee as soon as possible, so we can start negotiations.

We look forward to working with the members at the residence for many years to come and provide them with the good representation they deserve.

Le S.I.U. du Canada a acquis une excellente réputation dans la représentation de marins mais nous avons également une très forte représentation dans la catégorie non-maritime de notre Syndicat. Des chantiers maritimes au Québec aux centres d'accueil pour personnes âgées, le S.I.U. continue d'élargir ses champs de représentation.

Residence on Garrison

Residence on Garrison est un établissement de soins de 90 lits, appartenant à Revera Retirement et situé à Fort Erie en Ontario, à proximité de la frontière Canada-États-Unis. Les membres dévoués du personnel exercent non seulement leurs tâches avec professionnalisme mais ils veillent avec attention au bien-être des résidents qui leur sont confiés. Il est agréable de parler avec eux et de les écouter parler des gens sous leurs soins comme s'ils étaient de leur famille. Ils s'adressent aux résidents par leur prénom, un geste apprécié des résidents dans une société où tout se passe à un rythme effréné. La direction de la résidence appuie ce rapport personnel non seulement pour raisons de sécurité mais pour créer le sentiment que quelqu'un est là, pour prodiguer des soins mais également pour veiller sur votre bien-être.

Le S.I.U. représente le personnel du département des sciences infirmières, de la diététique et des soins ménagers ainsi que tous les autres travailleurs et départements. Le personnel est bien représenté par trois déléguées, Carol Benner, Catherine Puhl et Linda Fincher, qui assistent les employés souhaitant avoir de l'aide. La résidence étant fonctionnelle 24 heures sur 24, les membres du personnel ne se rencontrent souvent que pour un bonjour amical dans le stationnement à leur arrivée ou au départ du travail. Nos déléguées se rendent disponibles en tout temps pour venir en aide aux membres.

Les membres s'apprentent à renouveler leur convention collective avec Residence on Garrison et ils ont élu un comité de négociation qui recueillera les propositions des membres et se préparera pour les négociations.

La résidence sur Garrison n'étant pas subventionnée par le gouvernement, les primes de quart de travail, les vacances et les salaires seront des questions importantes. Nous encourageons tous les membres à remettre leurs propositions écrites à un membre du Comité de négociation dans les plus brefs délais afin de pouvoir entreprendre les négociations.

Nous prévoyons travailler avec les membres à la résidence durant de nombreuses années et leur accorder la bonne représentation qu'ils méritent.

Residence on Garrison

Bargaining Committee – Comité de négociation



From left to right / de gauche à droite :
Lorna Conlin, Carol Benner, Catherine Puhl, Carolyn Oxenham.

Staff Members Membres du personnel



Brenda Isherwood



Terry Sumbler



Jen Bowerman



Nancy Peddle