

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. 3

June / Juin
2009

GLFL Growing

Croissance de GLFL



Great Lakes Feeder Lines

Strong Despite Poor Economy

progresse en dépit d'une économie ralentie

GLFL President Aldert Van Nieuwkoop reports the Company is fully cognizant of the economy and remains vigilant to save costs without jeopardizing safe and efficient operations. The Company is continuing to attract new business that opens opportunities for growth by adding further vessels to the fleet.

GLFL acquired its first vessel the Dutch Runner one year ago on the 21st of April. That is a reason to celebrate! A lot has happened during this 1st year of operations; overall the crew and vessel have performed excellent and along the pioneering road, have experienced a lot. After a positioning voyage from Barcelona, Spain to Terneuzen, Netherlands, they carried a cargo consisting of two large brand new dismantled cranes destined for Montreal from where they would be shipped to Alberta and the oil sands. On this same voyage they carried a number of reefer containers that were being repositioned to Canada.

After their arrival in Canada they carried two heavy and large new boilers from St Catharines on Lake Ontario, via Toronto, where they picked up containers, to Halifax making this the first voyage to transit the St. Lawrence and the Montreal - Lake Ontario section of the Seaway. During August, September and the beginning of October, they carried a variety of cargo to the far Arctic regions of Iqaluit and Chesterfield. BRRRRR ... ! Following these Arctic adventures the vessel has been on a steady weekly schedule between Halifax and the Islands of Saint Pierre et Miquelon. For a one year period, that is quite the itinerary!

The Company looks forward to expanding on this itinerary this year and can promise that life is never dull at GLFL!

Aldert Van Nieuwkoop, Président de GLFL, rapporte que la Compagnie est pleinement consciente de l'état de l'économie et est vigilante afin de réduire ses frais d'exploitation sans compromettre l'efficacité et la sécurité de ses opérations. La Compagnie continue à attirer de nouveaux clients et à créer de nouvelles opportunités de croissance afin d'ajouter de nouveaux navires.

GLFL a acquis son premier navire, le Dutch Runner, il y a un an le 21 avril. Voilà une bonne raison de célébrer. Cette première année a été fertile en événements; l'équipage et le navire ont fait un excellent travail et tous ont beaucoup appris. Après un premier voyage de Barcelone en Espagne à Terneuzen aux Pays Bas, ils ont transporté deux énormes grues démantelées jusqu'à Montréal d'où elles furent expédiées en Alberta et de là, aux sites de transformation de sables bitumineux. Durant ce même voyage, ils ont transporté quelques conteneurs réfrigérés au Canada.

À leur arrivée au Canada, ils ont transporté deux gigantesques chaudières de St. Catharines en passant par Toronto, où ils ont chargé des conteneurs, à destination d'Halifax. Ce premier voyage a permis à l'excellent navire de naviguer sur la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime. De août à octobre, ils ont transporté une variété de cargaisons à Iqaluit et à Chesterfield dans l'Arctique. Brrrr...! Au retour de ce voyage dans l'Arctique, ils ont fait une navette hebdomadaire entre Halifax et les îles de Saint Pierre et Miquelon. Tout un itinéraire pour une première année.

La Compagnie prévoit en faire encore plus. L'action ne manque pas chez GLFL !



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

The Maritime Industry is doing much better than most other industries in Canada S.I.U. members have good opportunities to get jobs

S.I.U. members have good opportunities to get jobs

Based on the number of vessels that fitted out for the start of the 2009 shipping season and the number of members currently working, S.I.U. members may expect a reasonable shipping season with good job opportunities.

The Canadian Maritime Industry is doing much better than most other sectors such as steel, automobile, forestry and many other manufacturing sectors and we believe the stability offered by long-term collective agreements has allowed companies under contract with the S.I.U. to plan ahead and develop new markets. While the shipping of some commodities such as iron ore, coal and steel products has been reduced, most S.I.U.-crewed vessels that carry a wide variety of cargoes are operating.

S.I.U. members we have met in our hiring halls show optimism about the new season, considering the number of jobs that have been available since fit-out and they are confident they will have many job opportunities.

Compassion for workers who have been laid off in other industries

As Union workers, we feel compassion for the tens of thousands of workers who have been laid off in other industries. It is painful to witness the sadness in the eyes of good men and women who have been laid off after giving their employers the better years of their lives. In some cases, the layoffs have been unavoidable as a result of a severe slowdown in related industries. But as reported in Canadian

and American medias, many companies have had to close down or lay off thousands of their employees, because of gross mismanagement and, too often, unexplainable greed by senior managers and directors.

Governments subsidies given to the privileged few

Over the years, many Canadian companies who are now in deep financial troubles have been kept afloat artificially by obtaining huge subsidies, grants and a variety of financial assistance programs granted by the federal and provincial governments. These companies have operated with unrestrained compensation plans for top managers, giving their presidents and chief operating and financial officers extremely huge benefits, bonuses, stock options and salaries knowing in advance the governments would eventually bail them out of financial trouble. No expense was refused for the big corporate fat cats: private planes, executive conferences in the best resorts or aboard luxurious private yachts.

The Canadian Maritime Industry has not received any benefits from the governments

The Canadian Maritime Industry has not been given such preferential treatment and has not benefited from the government's generosity. Quite the contrary; the federal government has ignored the maritime industry. Canadian shipowners still have to pay huge duties to bring in ships built abroad even if they have no other option because the

Canadian shipbuilding industries have shut down after the government neglected to help them compete with foreign shipyards.

Vessels registered in Canada have to face unfair competition

For as long as anyone can remember, Canadian governments, under both liberal and conservative leadership, have promised they would protect Canadian shipping companies and Canadian seafarers by enforcing the cabotage laws in effect, laws designed to prevent foreign ships from trading between Canadian ports when vessels registered in Canada can ship these commodities. In reality, government officials have failed to protect Canadian tax-paying companies. Many foreign vessels, including vessels registered under flag-of-convenience agreements, still obtain waivers to sail between Canadian ports, taking away cargos that should be shipped on Canadian ships crewed by S.I.U. members. Fortunately, most companies under contract with the S.I.U. have grown and prospered. The prosperity results from smart management and we take this opportunity to congratulate them for having developed new markets and keeping most of their vessels in operation when hundreds of vessels are tied up, idle, around the world.

Our members deserve congratulations for having got the job well done with hard work, dedication to make vessels operate safely and efficiently which has contributed to the growth and prosperity of our contracted companies.

Let's keep up the good work and make 2009 a good shipping season.

L'industrie maritime réussit mieux que la plupart des autres industries au Canada

Les membres du S.I.U. ont de bonnes opportunités d'obtenir des emplois.

Compte tenu du nombre de navires qui ont été mis en service au début de la saison 2009 et du nombre de membres présentement à l'œuvre, les membres du S.I.U. peuvent s'attendre à une saison raisonnable et à de bonnes opportunités d'emplois.

L'industrie maritime canadienne fait beaucoup mieux que la plupart des autres secteurs tels que l'acier, l'automobile ou la foresterie et de nombreux autres secteurs et nous croyons que la stabilité offerte par des conventions collectives de longue durée a permis aux compagnies sous contrat avec le S.I.U. de planifier à long terme et de développer de nouveaux marchés. Alors que le transport de certains produits tels que le minerai de fer, le charbon et l'acier a diminué, la plupart des navires avec équipages du S.I.U. transportent une grande variété de cargaisons et sont en service.

Les membres du S.I.U. rencontrés dans nos salles d'embauche sont optimistes pour la nouvelle saison, vu le nombre d'emplois qui ont été disponibles jusqu'à présent et ils sont confiants d'obtenir de bonnes opportunités d'emploi.

Compassion pour les travailleurs mis à pied dans d'autres secteurs

En tant que syndiqués, nous ressentons de la compassion pour les dizaines de milliers de travailleurs qui ont été mis à pied dans d'autres industries. Il est pénible de voir la tristesse dans les yeux de bons hommes et de bonnes femmes qui ont perdu leur emploi après avoir donné à leurs employeurs les meilleures années de leur vie. Dans certains cas, ces licenciements étaient inévitables par suite d'un important ralentissement dans des industries reliées. Mais tel que rapporté dans les medias canadiens et américains, plusieurs compagnies ont fermé leurs portes ou congédié des

milliers d'employés, en raison d'une mauvaise gestion et, trop souvent, de la cupidité effrénée et inexplicable des cadres supérieurs et de la direction.

Les subventions des gouvernements ont été octroyées aux privilégiés

Au cours des années, de nombreuses compagnies canadiennes qui ont maintenant des ennuis financiers sérieux ont été soutenues artificiellement grâce à d'imposantes subventions ou concessions et une variété de programmes d'aide financière accordée par les gouvernements fédéral et provinciaux. Ces compagnies ont été exploitées en octroyant des régimes excessifs de compensation aux dirigeants, donnant au président et aux directeurs d'énormes avantages financiers, boni, options d'achat d'actions de l'entreprise et salaires tout en sachant à l'avance que les gouvernements les aideraient à s'extirper de leurs marasmes financiers. Tous les frais et dépenses étaient permis aux gros richards de ces entreprises : avions privées, séjours d'affaires et conférences dans les centres de villégiatures les plus huppés ou à bord de luxueux yachts privés.

L'industrie maritime canadienne n'a reçu aucun avantage des gouvernements

L'industrie maritime canadienne n'a pas reçu un traitement préférentiel et n'a pas bénéficié de la générosité des gouvernements. Au contraire; le gouvernement fédéral a ignoré l'industrie maritime. Les armateurs canadiens doivent encore payer des droits énormes lors de l'achat de navires construits à l'étranger même s'ils n'ont aucune autre option parce que les industries canadiennes de construction navale ont été contraints de fermer parce que le gouvernement a

négligé de les aider à concurrencer les chantiers maritimes étrangers.

Les navires enregistrés au Canada doivent affronter une concurrence déloyale

Les gouvernements canadiens, tant libéraux que conservateurs, ont toujours promis qu'ils protégeraient les compagnies maritimes canadiennes et les marins canadiens en imposant des lois sur le cabotage, des lois conçues dans le but d'empêcher les navires étrangers à transiger entre les ports canadiens quand des navires enregistrés au Canada peuvent transporter ces produits. En réalité, les fonctionnaires du gouvernement n'ont pas protégé les compagnies qui paient des impôts au Canada. De nombreux navires étrangers, incluant des navires sous drapeau de complaisance, obtiennent encore des exemptions leur permettant de transiger entre des ports canadiens, transportant des cargaisons qui devraient être transportées par des navires canadiens avec des équipages du S.I.U.

Heureusement, la plupart des compagnies sous contrat avec le S.I.U. ont progressé et prospéré. Leur prospérité résulte d'une saine gestion et nous les félicitons d'avoir développé de nouveaux marchés et de maintenir l'exploitation de la plupart de leurs navires alors que des centaines de navires sont attachés, inutilisés, à travers le monde.

Nos membres méritent des félicitations pour avoir bien accompli leurs tâches grâce à leur travail soutenu et leur détermination à assurer l'exploitation sécuritaire et efficace des navires et d'avoir contribué à la croissance et à la prospérité des compagnies sous contrat avec le S.I.U.

Poursuivons notre bon travail afin que 2009 soit une bonne saison.



SIU of NA President Michael Sacco discusses the *Maersk Alabama* and *Liberty Sun* incidents and the overall situation concerning piracy

The piracy incidents involving those two SIU-crewed ships may have taken place half a world away, but they certainly hit home. The *Maersk Alabama* received far more media coverage, because the ship was boarded and because its captain, Richard Phillips, was held hostage aboard a lifeboat for five days.

The *Liberty Sun* incident basically was finished by the time it hit the press, but it was plenty disturbing in its own right, with weapons fired at and damaging the vessel. Understandably, the *Liberty Sun* didn’t get as much attention, but those crew members are, of course, every bit as important to the SIU family as any other members.

But what cannot be overlooked – and what will not be overlooked – is the immediate need to protect our crews from the all-too-real danger of piracy. The SIU is taking part in high-level meetings with the military, the government and others from the maritime industry to tackle this issue.

Our crews must be protected. Period. The obvious possibilities include arming the crews, or having the ship operating companies hire professional security personnel, or having the military supply armed guards.

Even though the media only recently woke up to the issue of piracy, it’s not new to this union. As recently as December, I took part in a meeting that included very high-ranking U.S. military officers focusing on piracy.

Also, through the International Transport Workers’ Federation and the International Maritime Organization, we’ve been sounding the alarm for decades. The industry’s combined efforts have at least resulted in some progress, even though it hasn’t been enough.

Naval ships like the U.S. vessels that sailed to aid the *Maersk Alabama* and *Liberty Sun* have increased their presence near the hotspots around Somalia. There is an electronic reporting system for every ship that enters the potentially hazardous areas, geared toward helping mobilize help when needed.

As for the story that completely dominated the news for several days beginning April 8, I’ve never been more proud of an SIU crew. And I’ve never felt more relieved than when I learned of their safety as well as that of the officers from MEBA and MM&P, including Captain Phillips. Captain Phillips has quite a story to share, and it’s definitely not a sea story.

His presence would have been the only thing that could have added to the joy felt by everyone who welcomed home the crew when they landed at Andrews Air Force Base on April 16, some time after midnight.

That was a long night when it came to looking at the clock, but the time spent with Seafarers and their families was priceless. Personally, I consider it among the most rewarding moments of my years

with this union.

I’ve said from time to time that we’re more like a family than a union. When the *Maersk Alabama* crew came home, we truly were all family.

Finally, I want to take this opportunity to once again thank President Obama for his concern and decisive action that led to the safe transit of the *Maersk Alabama* and her crew as well as the rescue of Captain Phillips. My gratitude also goes to Admiral Gary Roughead, Chief of Naval Operations, and to the Navy SEALs, FBI negotiators and others who helped deliver the mariners safely. I’m truly thankful to all who performed so bravely and valiantly in this operation.

For the SIU’s part, we also stayed in touch with the families in addition to having nearly constant contact with the companies and the military, offering them whatever support we could give. We posted communications on our web site. We went to great lengths to protect the privacy of our members and their families despite a tidal wave of press calls.

This entire experience, both with the *Maersk Alabama* and the *Liberty Sun*, has been a roller-coaster of emotions. It started with terrible concern, followed by immense relief, followed by the sobering reminders that piracy is still front and center.

We’ve got the pirates in the spotlight now. It’s time to take aim at real solutions.

Président Michael Sacco du SIU of NA discute des incidents touchant les *Maersk Alabama* et *Liberty Sun* et de la piraterie.

Les actes de piraterie impliquant ces deux navires avec équipages du SIU peuvent avoir eu lieu bien loin de nous mais ils nous touchent de près. Le *Maersk Alabama* a reçu une plus grande couverture médiatique, parce que des pirates sont montés à bord et parce que son capitaine, Richard Phillips, a été tenu en otage à bord d’une embarcation de sauvetage pendant cinq jours.

L’incident impliquant le *Liberty Sun* était terminé avant que les médias en prennent connaissance mais il était également très sérieux alors que des armes à feu ont été tirées, endommageant le navire. Avec raison, le *Liberty Sun* n’a pas attiré autant l’attention, mais les membres d’équipage sont, bien sûr, aussi importants pour la famille du SIU que tout autre membre.

Ce qui ne peut être ignoré - et qui ne sera pas ignoré - est la nécessité de protéger immédiatement nos équipages du très grand danger de la piraterie. Le SIU participe à des réunions avec les plus hauts dirigeants des forces armées, du gouvernement et de l’industrie maritime afin d’aborder cette question.

Nos équipages doivent être protégés. Point final. Les options évidentes sont d’armer nos équipages, que les exploitants des navires embauchent du personnel professionnel de sécurité ou que les forces armées procurent des militaires armés.

Bien que les médias aient été alertés tout récemment sur la question de la piraterie, notre Syndicat s’en préoccupe depuis un bon moment. Aussi récemment que décembre dernier, j’ai

participé à une réunion qui comprenait les plus hauts dirigeants des forces armées des États-Unis et qui portait sur la piraterie.

De plus, nous avons déclenché l’alarme depuis des décennies auprès de la Fédération internationale des ouvriers du Transport et de l’organisation maritime internationale.

Les efforts combinés de l’industrie ont fait quelque progrès bien que ce ne soit pas assez.

Les navires de la marine des États-Unis qui ont été dépêchés pour venir en aide aux *Maersk Alabama* et *Liberty Sun* ont augmenté leur présence près des points névralgiques de la Somalie. Un système électronique signale la présence de tout navire entrant dans les secteurs potentiellement dangereux afin de venir en aide si nécessaire.

Quant à l’histoire qui a complètement dominé les nouvelles pendant plusieurs jours à partir du 8 avril, je n’ai jamais été plus fier d’un équipage SIU. Et je ne me suis jamais senti plus soulagé que lorsque j’ai appris qu’ils étaient en toute sécurité, tout comme les officiers du MEBA et du MM&P, incluant Capitaine Phillips. Capitaine Phillips a toute une histoire à partager, et ce n’est certainement pas une histoire de mer.

Sa présence aurait été la seule chose qui aurait pu être ajoutée à la joie ressentie par toutes les personnes qui ont accueilli l’équipage à son arrivée à la base aérienne Andrews le 16 avril, peu après minuit.

Ce fut une longue nuit, mais le temps passé avec les marins et leurs familles était inestimable. Personnellement, je le considère parmi les moments les plus enrichissants de toutes mes années avec

notre Syndicat. J’ai souvent dit que nous sommes plus une famille qu’un syndicat. Quand l’équipage du *Maersk Alabama* est revenu à la maison, nous étions vraiment une famille.

En terminant, je veux de nouveau remercier Président Obama de son action décisive qui a mené à la libération de l’équipage du *Maersk Alabama* et à la délivrance du capitaine Phillips. Je veux également exprimer toute ma gratitude à l’amiral Gary Roughead, chef des opérations navales, aux Navy SEALs, aux négociateurs du FBI et à tous ceux qui ont contribué à libérer les marins. Je suis extrêmement reconnaissant envers tous ceux qui ont exécuté leurs tâches tellement bravement et vaillamment.

En ce qui a trait au SIU, nous sommes également restés en communication avec les familles en plus de maintenir un contact presque constant avec les compagnies et les forces armées, leur offrant tout notre appui. Nous avons émis des communiqués sur notre site Web. Nous avons fait tous les efforts afin de protéger l’intimité de nos membres et de leurs familles en dépit d’une vague constante d’appels des médias.

L’expérience que nous avons vécue, avec les *Maersk Alabama* et *Liberty Sun*, a été fertile en émotions. Elle a débuté par une terrible inquiétude, suivie d’un immense soulagement, suivie de rappels qui nous forcent à réfléchir que la piraterie est encore bien présente près de nous.

Les pirates sont présentement sous les projecteurs. Il nous faut maintenant trouver les vraies solutions.



Désirée GRALEWICZ



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRESORIERE

Delivery of Medical Certificates may be accelerated

Members continue to experience delays while waiting for their Transport Canada marine Medical Certificates. As you are aware the provisional certificate, issued by the Transport Canada appointed doctor, expires after 6 months. In the past, you have received your permanent certificate before this. More and more members are coming to the Union Halls in a panic as their provisional certificate is about to expire. They have not received the permanent certificate and are therefore unable to join their vessel.

The S.I.U. has expressed your concerns to Transport Canada and recommends the following:

If you have not received your Transport Canada medical certificate by mail, well in advance of your provisional expiry date, call Transport Canada in Ottawa directly at 1-866-577-7702.

You will be prompted to leave a message:

- Give your name slowly**
- Spell your family name**
- Give your date of birth**
- Clearly leave the phone number where you can be reached.**

When Transport Canada representatives call you back, inform them you need the document immediately in order to go to work and make arrangements for your medical certificate to be faxed to you, or at least speed up the process.

V Ships President says armed guards may be needed

In its May 8th edition, the Trade Winds publication reports that V Ships President Roberto Giorgi fears increasingly for the safety of seafarers at the hands of pirates. Until a few weeks ago, V Ships felt armed guards were not appropriate for cargo vessels but incidents have escalated and Giorgi fears that in the wake of some pirates being killed, their comrades could start retaliating.

“Seafarers are not soldiers” said Giorgi. “If you reach the point where you have to be protected, you probably need security guards”.

Appointment of a Non-Marine Director

The S.I.U. Executive Board has appointed Sister Catina Sicoli as Non-Marine Director effective March 27, 2009. Sister Sicoli has served the Union in several positions, and is currently serving as comptroller.

Over the past few years, our organizing campaign has resulted in the addition of several members in the Non-Marine Category Membership.

Caregivers working at the Residence on Garrison, a well reputed retirement and long term care residence in Fort Erie have joined the S.I.U.'s Non-Marine Category Division.

The appointment of a Non-Marine Director is being made to reach out and recruit non-union workers who could benefit from the S.I.U.'s experience in negotiating equitable collective agreements and protecting workers.

Sister Sicoli will represent members of the Non-Marine Division and will sit on the Union Executive Board.



Catina Sicoli

La délivrance des certificats médicaux peut être accélérée

Les membres continuent à éprouver des retards à recevoir leurs certificats médicaux de Transport Canada. Le certificat temporaire émis par le médecin accrédité par Transport Canada expire après 6 mois. Dans le passé, vous avez reçu votre certificat permanent plus rapidement mais récemment de plus en plus de membres viennent aux salles d'embauche car ils s'inquiètent que leur certificat temporaire soit sur le point d'expirer. Ils n'ont pas reçu le certificat permanent et ne peuvent pas rejoindre leur navire.

Le S.I.U. a fait part de vos inquiétudes à Transport Canada et recommande ce qui suit :

Si vous n'avez pas reçu votre certificat médical de Transport Canada par la poste, bien avant la date d'échéance, communiquez directement avec Transport Canada à Ottawa au 1-866-577-7702.

Vous serez invité à laisser un message :

- Donnez votre nom lentement**
- Épelez votre nom de famille**
- Donnez votre date de naissance**
- Laissez clairement le numéro de téléphone où vous pouvez être rejoint.**

Lorsque les représentants de Transport Canada vous rappellent, dites-leur que vous avez besoin de votre certificat immédiatement afin de pouvoir travailler et prenez les dispositions pour que votre certificat médical vous soit transmis par fax ou une autre méthode de livraison rapide.

Le président de V Ships dit que des gardes armés pourraient être nécessaires

Dans son édition du 8 mai, la publication Trade Winds rapporte les craintes croissantes du Président Roberto Giorgi de V Ships pour la sécurité des marins face aux pirates. Jusqu'à tout récemment, V Ships sur croyait que des gardes armés n'étaient pas appropriés pour les navires de cargaison mais les incidents ont pris de l'ampleur et Giorgi craint qu'à la suite du décès de quelques pirates, leurs camarades pourraient exercer des représailles.

Les « marins ne sont pas des soldats » a dit Giorgi. « Si vous devez être protégé, vous avez besoin probablement de gardes de sécurité ».

Nomination d'une directrice de la catégorie non-maritime

Le Conseil d'administration du S.I.U. a nommé consoeur Catina Sicoli directrice de la catégorie non-maritime prenant effet le 27 mars 2009. Consoeur Sicoli a occupé diverses fonctions et est présentement contrôleur du Syndicat. Au cours des dernières années, notre campagne de recrutement a permis à plusieurs membres de se joindre à nous dans la catégorie non-maritime.

Les préposés aux soins des personnes à Residence on Garrison, une résidence renommée pour retraités et pour soins de longue durée à Fort Erie se sont joints à la Catégorie Non-maritime du S.I.U.

La nomination d'une directrice de la Catégorie Non-maritime a pour but de recruter les travailleurs et travailleuses non-syndiqués qui pourraient bénéficier de l'expérience du S.I.U. dans la négociation de conventions collectives équitables et pour assurer leur protection.

Consoeur Sicoli représentera les membres de la Catégorie Non-Maritime et siégera au Conseil d'administration du Syndicat.

JUNE 2009 JUIN



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



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF



EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

Negotiations Update

After being certified by the Canada Industrial Relations Board as bargaining agent for the unlicensed crew of the McKeil vessel M/V Kathryn Spirit and with over one year of negotiating and mediation we came to a tentative agreement with McKeil Ships Ltd and signed our first contract. This has been a long hard battle as it is not the Company's philosophy to deal with trade unions. The seafarers employed by McKeil have been very patient and supportive and can now have the protection of the S.I.U. to voice their concerns. We must now build bridges with McKeil as we are both party to a collective agreement which governs working conditions for our members.

Negotiations will resume mid-June with both Desgagnes tankers and dry cargo. The world's recession did not spare Canadian shipowners nor Groupe Desgagnes as we saw the majority of the tanker and dry cargo fleets laid up this spring. The present status of the economy is not favourable for any negotiations. Banks have no liquidities and when they do, they make it almost impossible to obtain loans. There are thousands of ships presently for sale world wide as there are fewer cargos.

Although we saw a late fit out which will impact the scheduled time off period, many members have expressed their desire to plan for extra time off.

Dredging the St-Lawrence seaway

Canadian navigation waterways' sovereignty is more

than ever at risk since Public Works Canada has not received any tenders for the dredging of the northern passage off Ile d'Orléans which is usually done on a yearly basis in August. There were no tenders let out when Public Works Canada got into a dispute with Verreault Dredging Inc. who have done the work for the longest time and is the only Company operating a suction dredge East of the Rocky Mountains. If the dispute between Public Works Canada and Verreault Dredging inc. is not settled, foreign international companies could tender bids and obtain the job leaving our Canadian members unemployed and our waterway sovereignty could be at stake. Remember the foreign vessel M/V Katie that was carrying cargo for the Canadian army and because of a dispute, decided not to deliver the army cargo. Can you imagine a foreign operator deciding to stop dredging which could stop traffic of Canadian and foreign ships, this could be a very, very bad nightmare. The Union has and will continue to protect our members' jobs and oppose a foreign operator from performing work that rightfully belongs to Canadian workers.

Seafarers' identification document

As reported in previous issues, American authorities are now requiring that foreign seafarers be escorted by persons holding a Transport Worker Identification Certificate (TWIC) issued by the U.S. Homeland Security Department in order to enter port facilities. We were recently led to

believe that Canadian seafarers could obtain the identification credential and Homeland Security representatives allowed some of our members and officials to apply for the card. After completing the required forms and paying for the processing of the application, Canadians were informed that because they are not American citizens or residents, they are not entitled to obtain the TWIC card. So we are back to square one and we continue to pressure our Canadian Government and the American Government to agree to a treaty which would allow each respective Government to recognize an identification document allowing Canadian seafarers to access U.S. port facilities without being escorted by some kind of security.

During the May session of the Canadian Marine Advisory Committee, the S.I.U. stood strong URGING our Government to act quickly to allow our members access to port facilities.

In closing, we would like to express our deepest appreciation to all the engineers who have supported us in joining our ranks although our goal to be their bargaining agent did not come through yet. All those who have joined us were looking forward to having the same continuous representation provided to our membership, our working conditions, Pension plan and so forth. Perhaps the timing was not there but the engineers will have other opportunities to request that the S.I.U. become their bargaining agent.

Work safely.

Mise à jour sur les négociations

Après avoir reçu l'accréditation du Conseil canadien des relations industrielles pour représenter l'équipage non-breveté du Kathryn Spirit de McKeil et après plus d'un an de négociation et de médiation, nous avons conclu une entente de principe avec McKeil Ships Ltd. et avons signé notre premier contrat. Ce fut une longue et dure lutte car ce n'est pas la philosophie de la Compagnie de traiter avec des syndicats. Les marins employés par McKeil ont été très patients, ils nous ont appuyés et ils ont maintenant la protection du S.I.U. pour exprimer leurs soucis. Il nous faut maintenant établir des rapports avec McKeil car nous sommes tous deux parties à une convention collective qui régit les conditions de travail de nos membres.

Les négociations reprendront mi-juin avec Desgagnés Petro et Cargo. La récession à l'échelle mondiale n'a pas épargné les armateurs canadiens ni le Groupe Desgagnés car nous avons vu la majorité de leurs navires dégrées ce printemps. L'état présent de l'économie n'est pas favorable aux négociations. Les banques ont peu de liquidité et quand elles en ont, il est presque impossible d'obtenir des prêts. Des milliers de navires sont présentement à vendre à travers le monde car il y a peu de cargaisons.

Bien que nous ayons vu un appareillage tardif des navires qui aura des répercussions sur les horaires de congés, plusieurs membres ont exprimé le désir de prendre des congés supplémentaires.

Dragage de la Voie maritime

La souveraineté du réseau maritime du Canada est plus en danger que jamais puisque Travaux Publics Canada n'a reçu aucune offre de service pour le dragage du passage au nord de l'Ile d'Orléans qui est fait annuellement au mois d'août. Aucune demande de soumission n'avait été émise quand Travaux Publics Canada entra en conflit avec Dragage Verreault qui effectue ce travail depuis longtemps et qui est la seule compagnie utilisant une drague aspirante à l'est des Montagnes Rocheuses. Si le conflit entre Travaux Publics Canada et Dragage Verreault n'est pas réglé, des compagnies étrangères pourraient présenter des offres de service et obtenir le travail laissant nos membres canadiens sans emploi. Notre souveraineté sur nos cours d'eau pourrait être en jeu. Il faut se souvenir du navire étranger m/v Katie qui transportait des équipements de l'armée canadienne et qui, en raison d'un conflit, décida de ne pas livrer la cargaison à notre armée. Pouvez-vous imaginer qu'un entrepreneur

étranger décide d'interrompre le dragage, causant l'arrêt de toute circulation sur la Voie maritime ? Il en résulterait un véritable cauchemar. Le Syndicat a protégé ses membres et continuera à protéger leurs emplois et il s'opposera à ce qu'un entrepreneur étranger effectue un travail qui appartient à des ouvriers canadiens.

Document d'accréditation à titre d'ouvrier du Transport (TWIC)

Tel que rapporté dans les éditions précédentes, les autorités américaines exigent maintenant que des marins étrangers soient escortés par des détenteurs d'un Document TWIC lors de tout déplacement dans les installations portuaires américaines. Nous avons été portés à croire que les marins canadiens pourraient obtenir ce document lorsque des représentants du Département de la Sécurité intérieure (Homeland Security) avaient permis à quelques-uns de nos membres de présenter une demande pour l'obtention de la carte. Après avoir rempli les formulaires et défrayé les coûts de traitement de l'application, les Canadiens furent avisés que n'étant pas

citoyens ou résidents des É.-U., ils ne peuvent obtenir le document TWIC. Il nous faut donc continuer à forcer les gouvernements canadien et américain à conclure un accord qui permettrait à chaque gouvernement de reconnaître un document d'identification permettant aux marins canadiens d'accéder aux installations portuaires des États-Unis sans escorte.

Lors de la réunion du Comité consultatif de la marine canadienne tenue en mai, le S.I.U. a insisté auprès de notre gouvernement qu'il doit agir rapidement afin que nos membres aient accès aux installations portuaires.

En terminant, nous désirons exprimer notre sincère gratitude aux Officiers-mécaniciens qui nous ont appuyés en joignant nos rangs bien que notre objectif d'être leur représentant syndical n'ait pas été atteint. Ceux qui se sont joints à nous souhaitaient obtenir la même représentation continue que nous offrons à nos membres, nos conditions de travail, un régime de retraite et autres avantages. Le moment n'était peut-être pas propice mais les Officiers-mécaniciens auront d'autres opportunités de demander que le S.I.U. devienne leur agent négociateur.

Travaillez prudemment.



Collective agreement covering Transport Umialiarik's Umiavit has now been renewed for one year. Again this year, the vessel is scheduled for three voyages to the Arctic.

La convention collective pour le Umiavit de Transport Umialiarik a été renouvelée pour un an. De nouveau cette année, le navire fera trois voyages dans l'Arctique.



Michel GALARNEAU



VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRESIDENT EAST COAST

VICE-PRESIDENT EAST COAST

EXPANSION PROJECT IN THE PORT OF QUEBEC

The management of the Port of Quebec has announced an important expansion project of \$387 million. The project's goal is to extend the piers at section 50 by almost 2,000 more feet (600 meters). According to the port's President, M. Ross Gaudreault, the realization of this project which should take four years, will require 1,000 workers bringing an economic local stimulus of \$150 million per year. It will be the most important construction project planned in the region for years to come.

A large quantity of bulk cargo is trans-shipped annually in the Port of Quebec from large foreign vessels. Canadian vessels then load these raw materials for shipping to the Great Lakes. The timing is good for the realization of this project.

Fruitful negotiations despite the current economy

Biorex Québec

The Union negotiation committee for the Fisheries Observers for the Province of Quebec reached an excellent tentative agreement for a 5 year deal meeting the majority of the demands from our Observer members. In addition to good wage increases, the company's contribution to the S.I.U. pension plan will be increased over the course of the new collective agreement. The tentative agreement is currently undergoing ratification by the Observers now working, either on the Gaspé Peninsula, on the Upper and Lower North Shore of

the Saint-Lawrence River or on the Magdalen Islands. Later this fall, we will be starting negotiations for the Fisheries Observers of the Maritimes Provinces (Gulf region). Presently more than 80 observers are protected under Collective Agreements with the S.I.U.

St-Maurice Dredging (Groupe Ocean)

Upon the reopening of the collective agreement concerning the monetary issues for the licensed and unlicensed employees of "Dragage Saint-Maurice", the company has agreed to meet our members' demands. Both units, licensed and unlicensed, joined the Union in 2005. Under the new agreements which were overwhelmingly ratified, our members have seen their salaries increased significantly and are now all eligible for the S.I.U. Medical Plan.

Relais Nordik (Groupe Desgagnés)

The 2009 season started early in April with an important change to the scheduled time off, as requested by the members. Thus, even if we have not yet reached a tentative agreement, some of the most important issues concerning these negotiations are already settled. We are confident of obtaining a five year agreement in the next few weeks. The replacement vessel for the "Nordik Express" is currently under construction in Croatia at an estimated cost of \$80 million, and she is due to be in operation in 2011.

Groupe CTMA

The first negotiation session with CTMA this past winter was far from satisfying for the Union's negotiating committee. The company showed no will to properly respond to any of our demands. We then met with our members at a general meeting on the Islands a few weeks later. The members agreed unanimously with the Union's proposal to negotiate on a short term agreement instead of the initial proposal of a five year contract. By June, we expect to reach a short-term agreement awaiting better economic times to come.

Arctic-bound vessels this summer

The M/V Arctic will be trading in Deception Bay by early June. Groupe Desgagnés will send the Jade Star and the Maria Desgagnés up north for several trips by the middle of June. Desgagnés Marine Cargo division will undertake a dozen Arctic voyages. The Rosaire A. Desgagnés, Anna Desgagnés, Camilla Desgagnés and the new Zélada Desgagnés, another Beluga-class vessel similar to the Rosaire A., which is scheduled to arrive in Canada around the middle of June, will carry out these trips.

Finally, considering the Arctic activities to come, and despite the current economic crisis affecting the regular maritime traffic, we are confident that our members will have another good shipping season.

Have a good season and work safely.

PROJET D'EXPANSION POUR LE PORT DE QUÉBEC

La direction du Port de Québec a annoncé un important projet d'expansion de 387 millions \$. Le but du projet est d'allonger les quais du port de près de 2000 pieds (600 mètres) dans la section des quais 50. Selon le président du Port de Québec, M. Ross Gaudreault, la réalisation de ce projet nécessitera 1 000 travailleurs, engendrant ainsi des retombées économiques de 150 millions \$ par année. Ce sera le plus important chantier de construction actuellement prévu dans la région pour les années à venir.

Une grande quantité de cargaisons en vrac est transbordée annuellement au port de Québec entre de gros navires étrangers et des navires canadiens qui transportent ensuite ces matières premières vers les ports des Grands Lacs. L'actuelle période de ralentissement économique serait propice pour réaliser ces travaux.

Négociations fructueuses malgré la situation économique

Biorex Québec

Le comité de négociation syndical pour les observateurs des pêches du Québec a obtenu une excellente entente de principe de 5 ans répondant à la majorité des demandes de nos membres observateurs. En plus de bonnes augmentations de salaire, la compagnie a consenti à une majoration de sa contribution au Régime de retraite du S.I.U., étalée sur la durée de la nouvelle convention. L'entente de principe est actuellement en voie de ratification auprès des observateurs des pêches actuellement disséminés au travail, soit en

Gaspésie, sur la Haute ou Basse Côte Nord du Québec ou aux Iles de la Madeleine. Nous serons par la suite cet automne en négociation pour la division des observateurs des pêches des maritimes (région du Golfe). Présentement plus de 80 observateurs sont protégés par des conventions collectives avec le S.I.U.

Dragage Saint-Maurice (Groupe Océan)

Lors de la réouverture de la convention collective portant sur les questions monétaires pour les employés licenciés et non licenciés de Dragage Saint-Maurice, la compagnie a accepté de rencontrer les demandes de nos membres. Ces deux unités, licenciée et non licenciée, se sont jointes au S.I.U. en 2005. Avec ces nouvelles conventions, toutes deux ratifiées par une très forte majorité, nos membres auront vu leur salaire augmenté de façon significative en plus d'être maintenant éligibles au Régime médical des marins canadiens.

Relais Nordik (Groupe Desgagnés)

La saison 2009 a débuté tôt en avril avec un changement important aux cédules de vacances, tel que demandé par les membres. Ainsi, même si nous ne sommes pas encore parvenus à une entente de principe, certains des éléments les plus importants de ces négociations sont déjà réglés. Nous sommes confiants d'obtenir une entente de 5 ans dans les semaines à venir. Rappelons que le nouveau navire de 80 millions \$ devant remplacer le Nordik Express est présentement en construction en Croatie et doit être mis en opération en 2011.

Groupe CTMA

La première session de négociation avec CTMA l'hiver dernier fut loin d'être satisfaisante pour le comité de négociation syndical. La compagnie n'a montré aucune volonté à répondre de manière adéquate à nos demandes. Nous avons donc rencontré nos membres aux Iles dans les semaines suivantes. Les membres se sont montrés unanimement d'accord avec la proposition du Syndicat de négocier une convention de courte durée, au lieu de la proposition initiale du Syndicat qui était de 5 ans. Nous nous attendons à obtenir une entente de principe en juin en attendant une situation économique plus favorable.

Navires vers l'Arctique cet été

Le MV Arctic se rendra à Deception Bay au début de juin. Les Jade Star et Maria Desgagnés de Groupe Desgagnés feront plusieurs voyages dans l'Arctique à partir de la mi-juin alors que la division Desgagnés Marine Cargo entreprendra une douzaine de voyages dans le Nord. Les Rosaire A. Desgagnés, Anna Desgagnés, Camilla Desgagnés et le nouveau Zélada Desgagnés, un navire de classe Béluga similaire au Rosaire A. qui doit arriver au Canada vers la mi-juin, réaliseront ces voyages.

Finalement, avec les activités arctiques, et malgré la crise économique affectant le trafic maritime normal, nous sommes confiants que nos membres profiteront d'une autre bonne saison de navigation.

Bonne saison à tous et travaillez prudemment.

S.I.U. members actively involved in various contract negotiations

Membres du S.I.U. actifs dans des négociations de conventions



CTMA: Rosaire Richard



CTMA: Yves Turbide



Nordik Express: Alain Plourde, Grant Evans, Éric Roussel

Dragage
St-Maurice

Back/Arrière :
Philippe Daneau,
Denis Landry,
Michel Galarneau,
Pierre Grenier,
André Gauthier
Front/Avant :
Frederic Isabel,
Michel Dussault,
Jacques Nault,
Pascal Daneau



Owen Sound Transportation



Angela Mussche, Michelle Swerdfegger



Cole McLean, Lori Bradbury, Peter King



Kyle Hannah



James MacPherson, Josh Sanders, Adrien Julien, Joe Richards, David Miller, Cole McLean

Biorex Québec



Front/Avant : Marcel Boucher, André Rioux, Nancy Bois, Hèle ne Lariv e, Denise Noël, Julien Deslauriers
Back/Arrière : Christian Girard, Jason Dubé, Francois Delorme, Sébastien Beauchamp, Martin Dion, André Gagnon, Patrick Savard, Jean-Luc Samuel, Guillaume Marchand, Kim Shaw



Stephen Badcock



**Andre Richard,
Mario Tremblay**



**Efren Licuanan, Conrado Bunyi,
Jean-Claude Tremblay, Shawn
Hatcher, Fernando Montealegre**



**Guy Boudreau, Bonifacio
Seridio, Larry Rideout,
Dante Pascual**



**Christopher Derraugh,
Nicanor Castellano**



**Serguei
Pereplavtchenko**



Steve Whitting



**Romeo Bernardo, Lolito Villar,
Jerome Omblero**



Rejean Lavoie, Gabriel Lavoie



Alfred Eshun, Jerome Rouleau



**Jerson Garcia-Rodriguez,
Brian Brady**



Denis Gagnon, Michel Poirier



Bill Kay, Catherine Jalbert



**Maurice Arsenault,
Marek Chzanowski**



**Daniel Credit,
Garry Priddle**



**Hervé Dufour, Michel Lafrance,
Vallier Levesque**



**Paula Morley,
Haniff Jafralie**



**Shane House, Jerry Mallery,
Justin Anderson**



**Grazyna Szczglowska,
Margaret Hampton**



**Dennis Bryan,
Wendell Dougan**



**Hugues Voyer,
Alvin Albarracin**



**Jacques Paradis,
Denis Gagnon**



**Jeffrey MacPhee,
Pierre Luc Panier**



Raymond Kennedy, Antonio Irorita



**Ferdinand Taverner, Rosel Alelis, Robert Aquino,
Claudio Uchi, Robert Penton, Frederick Velicaria**



Serge Leclerc, Patrice Caron



**Mario Charbonneau, Carl Chantal, Lech Niewiadomski,
Donavan Seymour**



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Joel Dufour, Michel Galarneau



Yves Lapointe, Sylvain Thibeault,
Jonathan Gauthier, Éric Dufour



François Harvey,
Ulysse Desgagnés



Monique Carrier



Réjean Dufour, Julien Leclerc, Joël Dufour,
Aurèle Harvey, Benoît Dufour



Alain Dubé



Danny Dumas



Marie-Hélène
Ross



Jean-René
Harrison



Jean-Yves
Desjardins



Denis Gagnon



Gilles Comeau



Louis-Paul
Picard



Daniel Verreault



Mathieu
Harrison



Luc Soucy



Martin Gagné, Frederick Maltais



Alvin Luff, Ken Marsh, Paul White



Benito
Golveque



Calvin Durnford, Randy Kelland,
Chris Billard



Dave Oliver



Edwin Piadopo, Howard Strowbridge



Fidelito Tubadeza



Garland Hardy, C Fenton Wells



Garry Carter



Gary Bateman, Lloyd Pink JR., Keith
Rose, Pat Hogan, Ron Ingram



Joseph Davis



John
Cummings



Ken Fayter,
Fred Gagne



Lawrence MacMullin, Chester Harris,
James Houghton



Collective Bargaining Agreement Concluded at Pelee Island

After lengthy negotiations a new collective agreement has been overwhelmingly ratified by members working at Pelee Island Transportation.

The members stuck together and, despite these tough economic times, were able to receive a good collective agreement. S.I.U. negotiators made no concessions and secured healthy wage increases in each of the three years of the agreement. Thanks to all those who participated in the negotiation process.

AROUND THE PORT

The recent fitout of the Algolake, Algosoo and Algoport have provided for relief positions gladly taken by members registered in Thorold. We can only hope that the last of the fleet still in layup will soon be back to work.

Congratulations to Ross Harvey who received his Watchkeeping Mates certificate over the winter. Ross

has indicated that he would like to put his new ticket to work for one of the companies that employs S.I.U. members as mates.

We recently had the opportunity to meet with a group of Filipino seafarers, many of them S.I.U. members, who are dedicated to assisting other Filipino seafarers to receive the training they need to have their certificates recognized by Transport Canada. We salute their initiative and wish them well with their cause.

Have a great shipping season and work safely.

ITF

With fewer flag of convenience vessels calling on our ports ITF inspectors have had to find new methods to contact ships. Here on the Great Lakes, S.I.U.-ITF inspectors are attempting to gain access to the vessels while they transit the Welland Canal. So far the

Captains of the FOCs have refused access but the attempts are not without benefit.

While waiting for the Captain's decision the ITF inspector is left to freely discuss conditions with crew members. We view this as a great opportunity to uncover possible problems. S.I.U. ITF inspectors will continue to push this access issue until it is resolved in our favour.

Many of the calls for assistance that the ITF receives now come from friends and family of the seafarers. Through E-mail and phone calls seafarers are letting their families know of the poor conditions they are working under and the families are in turn relaying these requests for assistance to the ITF. This situation again highlights the very important work carried out by seaman's missions throughout the world as it is very often the computers and telephones that the missions supply that are used to send these important messages.

Convention collective de travail conclue à Pelee Island

À la suite de très longues négociations, une nouvelle convention collective a été ratifiée par une très forte majorité des membres à l'emploi de Pelee Island Transportation.

Faisant preuve de solidarité et en dépit d'un climat économique difficile, les membres ont réussi à conclure une bonne convention collective. Les négociateurs du S.I.U. n'ont fait aucune concession et ont obtenu de bonnes augmentations de salaire pour chaque année de l'entente. Nous remercions toutes les personnes qui ont participé au processus de négociation.

AUTOUR DU PORT

Le gréage récent des Algolake, Algosoo et Algoport a soulagé les membres inscrits à Thorold. Nous ne pouvons qu'espérer que les autres navires encore inactifs seront bientôt mis en service.

Nous offrons nos félicitations à Ross Harvey qui a reçu son certificat de lieutenant de quart durant

l'hiver. Ross a indiqué qu'il aimerait travailler pour l'une des compagnies qui emploie des membres du S.I.U.

Nous avons récemment rencontré un groupe de marins philippins, dont plusieurs sont membres du S.I.U., qui désirent aider des marins philippins à recevoir la formation nécessaire afin que leurs certificats de formation soient reconnus par Transport Canada. Nous leur souhaitons que leur projet connaisse du succès.

À tous, bonne saison et travaillez prudemment.

ITF

Alors que peu de navires sous pavillon de complaisance viennent dans nos ports, nos inspecteurs de l'ITF ont dû trouver de nouvelles méthodes pour entrer en contact avec ces navires. Sur les Grands Lacs, les inspecteurs S.I.U.-ITF tentent de monter à bord des navires alors qu'ils traversent le canal Welland. Jusqu'à présent, les capitaines de ces navires

ont refusé de nous laisser monter à bord mais nos initiatives n'ont pas été vaines. Alors qu'il attend la décision du capitaine, l'inspecteur de l'ITF peut discuter librement des conditions à bord avec les membres d'équipage.

Nous pouvons ainsi déterminer tout problème existant à bord. Les inspecteurs S.I.U.-ITF continueront leurs démarches afin qu'une solution soit trouvée en leur faveur.

Plusieurs demandes d'aide reçues par l'ITF proviennent d'amis et de membres de la famille de marins. Grâce aux courriels et aux appels reçus de marins rapportant de mauvaises conditions de travail, leurs familles transmettent ces demandes d'aide à l'ITF.

Nous pouvons ainsi apprécier l'importance des missions pour marins à travers le monde car très souvent ces appels sont transmis grâce aux ordinateurs et aux appareils téléphoniques mis à la disposition des marins par les missions.

ITF Inspector meeting seafarers – L'inspecteur ITF rencontre des marins



Mike Given talking to seafarers while waiting for the Captain's permission to board foreign ship in the Canal.
Mike Given s'entretient avec des marins en attendant la permission du capitaine de monter à bord d'un navire étranger.



ITF Inspector meets with Filipino seafarers.
L'inspecteur ITF rencontre des marins des Philippines.



Jim GIVEN

**VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND ISLAND WATERS**

**VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET EAUX INTÉRIEURES**



Collective Agreement reached with Owen Sound Transportation

After long, and sometimes frustrating, negotiations with Owen Sound Transportation a new Collective agreement has been reached with the help of an Ontario Government appointed arbitrator.

President Gralewicz attended the arbitration meeting in Owen Sound and was instrumental in securing a collective bargaining agreement which made positive gains in wages and benefits for the membership.

The membership is very pleased with the deal and acknowledge that even with the current economic conditions they came out with a package that retains everything they had and adds a much needed wage increase.

We thank the negotiating committee; Andy Mackay, Norm Addison, Fred Hellyer and Keith Brown for all of their input and assistance.

S.I.U. members working for Owen Sound are employed on the ferry Chi-Cheemaun and on the docks. The ferry travels the Georgian Bay route from Tobermory to Southbay Mouth, Manitoulin Island, from Spring to Fall each season.

Ottawa Wants US Steel Mills restarted

Industry Minister Tony Clement is threatening legal action if US Steel Corp does not resume operations in Canada. The Pittsburgh based company decided in March to idle production at its Hamilton

factory which violates the terms under which US Steel was granted permission to buy Stelco.

In March US Steel announced a layoff of around 1,500 workers in Canada due to the economy. Both Stelco and Nanticoke are affected.

Stimulus Package???

Well, we don't know about you, but we have yet to see any benefit from the Canadian and US Government Stimulus packages that were announced sometime ago.

As we all remember they were going to save us all from destruction. JOBS, JOBS and more JOBS was the cry from Ottawa. Don't worry Canadians, go out and spend your money because better times are just around the corner. As we recall the finance minister told us that what the government was going to spend on construction would increase spending, roads would be fixed, over passes would be repaired and the economy would be rebounding faster than we could watch it. STEEL INDUSTRY, AUTO INDUSTRY, FORESTRY INDUSTRY don't worry my friends, it will rebound and all will be fine!!!

Well we have some bad news for the Minister. We don't see the roads being fixed and as a result no stone is being shipped.

We don't see the over passes being repaired! We don't see construction taking off and we don't see our vessels over worked carrying cement product

for these industries.

ORE what ORE. Steel mills are shutting down, ore mines are shutting down, and ships that carry the product are scrambling for other cargoes.

BREAKING NEWS.... the government announces they can see the light at the end of the tunnel and the recession MAY soon be over!! Someone in Ottawa must be smoking something good and the light they see is from the cigarette lighter, because the last we checked nothing has changed. More people are losing their homes, the average Canadian family is forced to carry more debt and unemployment is on the rise. Don't be fooled by the headlines "unemployment down"... it should read "more Canadians on welfare because their unemployment insurance ran out". More headlines about pensions plans being under funded by BILLIONS of dollars!!! Workers forced to take reduced pensions or no pensions at all. But not to worry...the CEO got the Million dollar bonus so he will be retained and the company will be back stronger than ever (in a few years or so).

Our industry has been able to maintain most of our jobs because we are realists. Your Union talks hard times during good times in order to stay within reality. The S.I.U. remains financially stable due to foresight not hindsight. Lets all make a point to visit our local politicians office and remind them that they too can be unemployed.

Safe Sailing.

Convention collective conclue avec Owen Sound Transportation

À la suite de longues et parfois frustrantes négociations avec Owen Sound Transportation, une nouvelle convention collective a été conclue avec l'aide d'un arbitre nommé par le gouvernement d'Ontario.

Président Gralewicz a assisté aux séances d'arbitrage à Owen Sound et il a contribué à la conclusion de la convention collective de travail qui comporte des gains importants dans les salaires et des avantages pour les membres.

Les membres sont très satisfaits de l'entente et reconnaissent que malgré le ralentissement de l'économie, la convention leur permet de conserver leurs avantages présents en plus d'obtenir une augmentation de salaire bien méritée.

Nous remercions le comité de négociation, Andy Mackay, Norm Addison, Fred Hellyer et Keith Brown pour leur contribution et leur aide.

Les membres du S.I.U. à l'emploi d'Owen Sound travaillent à bord du traversier Chi-Cheemaun et sur les quais. Le traversier fait la navette sur la Baie Georgienne entre Tobermory et Southbay Mouth, Manitoulin Island, du printemps à l'automne.

Ottawa demande la réouverture des aciéries de US Steel

Le ministre de l'industrie Tony Clement menace des poursuites judiciaires si US Steel Corporation ne reprend pas ses activités au Canada. La société de Pittsburgh a décidé en mars d'interrompre la production à son aciérie de Hamilton en contravention de l'entente qui lui a

permis d'acheter Stelco.

En mars, US Steel a annoncé la mise à pied d'environ 1 500 travailleurs au Canada en raison du ralentissement de l'économie. Les aciéries Stelco et Nanticoke sont affectées.

Mesures de stimulation de l'économie ???

Nous ignorons ce que vous en pensez, mais nous n'avons constaté aucune retombée positive des mesures de stimulation annoncées il y a quelque temps déjà par les gouvernements du Canada et des É.-U.

Ces mesures devaient nous sauver du désastre. Des EMPLOIS, des EMPLOIS et encore des EMPLOIS disait Ottawa. Ne vous inquiétez pas, Canadiens, sortez et dépensez votre argent parce que des temps meilleurs arrivent. Nous nous souvenons que le ministre des Finances nous a dit que le gouvernement investirait dans des projets de construction, de réparation de nos routes et de nos ponts et que l'économie rebondirait plus rapidement que nous pouvons nous attendre. Ne vous inquiétez pas mes amis, les industries de l'acier, de l'automobile, du bois et du papier rebondiront et tout sera réglé!!!

Nous avons quelques mauvaises nouvelles pour le ministre. Nous constatons que les routes ne sont pas réparées et conséquemment aucun agrégat n'est transporté.

Nous ne voyons pas que les ponts qui surplombent nos routes sont réparés! Nous ne voyons pas de projets de construction et nous ne voyons pas nos navires transporter un surplus de

produits de ciment.

Du minerai? Quel minerai. Les aciéries s'arrêtent, les mines qui produisent du minerai de fer s'arrêtent et les bateaux qui transportent ce produit recherchent d'autres cargaisons.

Nouvelles de dernière heure.... Le gouvernement annonce qu'il peut voir une lumière au bout du tunnel et que la récession tire à sa fin. Quelqu'un doit fumer quelque chose de bon à Ottawa et la lueur qu'ils voient doit être la flamme de leur briquet parce pour nous, rien n'est changé.

Plus de personnes perdent leur maison, la famille canadienne moyenne est forcée de s'endetter et le chômage augmente. Ne croyez pas les manchettes « le chômage est à la baisse »... Il faudrait lire « plus de Canadiens reçoivent du bien-être social parce leurs prestations d'assurance-emploi sont épuisées ».

D'autres manchettes annoncent que des régimes de retraite sont déficitaires de milliards de dollars. Des travailleurs devront se contenter de prestations réduites ou même d'aucune prestation. Soyez sans crainte, le président a reçu une prime d'un million afin d'assurer qu'il restera en poste et la compagnie sera plus forte que jamais (dans quelques années).

Notre industrie a réussi à protéger la plupart de nos emplois parce que nous sommes réalistes. Lorsque tout va bien, notre syndicat nous dit de toujours prévoir des temps difficiles afin d'être réalistes. Le S.I.U. a une position financière stable en raison de la prévoyance de ses dirigeants. Allons au bureau de nos politiciens afin de leur rappeler qu'eux aussi pourraient être sans emploi.

Travaillez prudemment.



SCIC Members to Vote on New Agreement

After months of negotiations, members at Seaspans Coastal Intermodal (SCIC) will vote to ratify a new collective agreement. These negotiations have been long and both the S.I.U. and the Company have gone back and forth with changes and additions to try and come to terms on a fair and reasonable contract.

In these tough economic times, the S.I.U. found it hard to make large gains in areas of overtime and increasing benefits. However, the Company has offered a wage increase to meet industry standards and did not ask for any major concessions.

Ballots will be mailed to those members employed at SCIC and a tallying committee will be formed in order to count ballots once returned.

FRPD Negotiations

Fraser River Pile and Dredge and the S.I.U. are very close to coming to terms on a collective agreement. The only difference of opinion between the two groups is wages. The S.I.U. has always negotiated in good faith with FRPD and the members are asking for nothing more than the industry standard for a wage increase, shared by many other marine unions that have recently negotiated contracts with the Company. FRPD has put forth another wage offer and the S.I.U. members will meet to discuss this latest proposal and only then will we look to finalize this agreement.

Could Be a Slow Season for NTCL

It seems even the far reaches of the Arctic can't escape the slowing economy. NTCL is reporting a slow season may be coming for the Company, with the oil and

gas industry being one of the contributing factors. The S.I.U. is working hard to communicate with NTCL in trying to determine the outlook for not only jobs but the Company's plans for future improvement. A new tug and barge out of British Columbia may contribute to jobs for S.I.U. members but NTCL is uncertain if the new tug will be ready for the start of the season. We will keep a close watch on other options the Company may have and work to ensure our members benefit from their decisions.

The S.I.U. will be in Hay River for fit out this season to speak to members and collect proposals for upcoming negotiations. Members are asked to have any proposals written out and ready to hand over to the S.I.U. upon arrival.

Seaspans International

The S.I.U. is working with the Company to develop a more solid plan when it comes to the issue of call-outs. Our senior members have expressed their concern with the amount of work available to more junior employees, so they have followed true "Brotherhood of the Sea" mentality and asked that all call-outs be given to junior deckhands to give them the opportunity for more work and to build up their days.

Junior deckhands that are low on days should be making themselves available for this work in these slow times to ensure a more steady pay cheque.

The S.I.U. and Seaspans have developed a temporary system for call-outs to enable members who are in the red or short on days to have the opportunity to take these call-outs.

The S.I.U. appreciates the choices made by our senior deckhands to keep as many of their fellow

members employed as possible. We hope to see an upswing in the coming months to get the job situation back to normal.

Lafarge Marine

Lafarge Marine is starting to see a bounce back in business and has an optimistic outlook for the summer. The tug Capt. Cook should be out of the yard by the end of May. With some minor repairs needed on their two other vessels, Jose Narvaez and Jacques Cartier, Lafarge will be up and running with all vessels crewed by early June.

SMIT Marine

The tug Capt. Bob is set to sail at the end of the month after a long layoff. The company is being cautiously optimistic about how steady she will be running but at least with this trip scheduled the future looks to be improving for our members at SMIT.

Around the Port

Long time Cates deckhand Gil Nielson has called it a career. Gil has been a union member since 1970 and decided to retire this spring. Our members at Cates should appreciate the good gesture from Gil as he has opened up a spot for another member. Gil felt because of the slowdown he would step aside giving a junior deckhand an opportunity. The S.I.U. wishes Gil all the best and we are sure you will be missed down at the Cates dock.

Safe Sailing.

Les membres à l'emploi de SCIC votent sur une nouvelle entente

Après des mois de négociations, les membres à l'emploi de Seaspans Coastal Intermodal (SCIC) voteront sur la ratification d'une nouvelle convention collective. Ces négociations ont été longues et le S.I.U. ainsi que la Compagnie ont tous deux soumis diverses propositions afin d'en venir à une entente sur un contrat juste et raisonnable.

Dans le contexte économique fragile que nous connaissons, le S.I.U. a eu des difficultés à faire des gains importants quant aux heures supplémentaires et aux bénéfices non-matérielles. Cependant, la Compagnie a offert une augmentation de salaire correspondant aux normes de l'industrie et n'a demandé aucune importante concession.

Des bulletins de vote seront transmis aux membres à l'emploi de SCIC et un comité sera formé afin de compter les bulletins de vote reçus.

Négociations avec FRPD

Fraser River Pile and Dredge (FRPD) et le S.I.U. sont très près d'en venir à une entente sur la convention collective. La seule divergence entre les deux parties touche les salaires. Le S.I.U. a toujours négocié de bonne foi avec FRPD et les membres ne demandent qu'une augmentation de salaire comparable à celle convenue avec les autres syndicats maritimes et la Compagnie. FRPD a fait une autre offre de salaire et les membres du S.I.U. se réuniront pour discuter de ces propositions et une décision sera alors prise sur la conclusion d'un accord.

Début de saison incertain pour NTCL

Tout indique que les confins de l'Arctique seront touchés par le ralentissement de l'économie. Northern

Transportation Company Limited (NTCL) craint une saison au ralenti particulièrement dans les secteurs du pétrole et du gaz.

Le S.I.U. communique régulièrement avec NTCL afin de tenter de déterminer les prévisions de la Compagnie non seulement pour les emplois mais également pour ses projets d'avenir. Un nouveau remorqueur avec barge pourrait créer des emplois pour les membres du S.I.U. mais NTCL ne peut dire présentement si le remorqueur sera prêt pour le début de la saison. Nous surveillerons les autres options offertes par la Compagnie et assurerons que nos membres bénéficient de ces projets.

Nous serons à Hay River pour le début de la saison dans le but de rencontrer les membres et recueillir leurs propositions pour les prochaines négociations. Les membres sont invités à préparer leurs propositions et à les remettre au représentant du S.I.U.

Seaspans International

Le S.I.U. collabore avec la Compagnie afin d'améliorer la répartition des emplois. Nos membres avec plus d'ancienneté s'inquiètent du nombre d'emplois offerts aux membres ayant moins d'ancienneté, et fidèles à la tradition de la « Fraternité de la mer » ils ont demandé que les appels reçus soient accordés aux membres juniors afin qu'ils aient plus de journées de travail.

Les préposés au pont juniors qui comptent peu de journées de travail devraient se rendre disponibles durant les périodes lentes que nous traversons afin de recevoir un chèque de paie plus régulier.

Le S.I.U. et Seaspans ont développé un système provisoire afin que les membres comptant peu de journées de travail aient l'opportunité de répondre à ces

appels.

Le S.I.U. apprécie la décision prise par les membres ayant plus d'ancienneté de protéger l'emploi de leurs confrères de travail. Nous espérons que les opportunités d'emplois reviendront à la normale dans les mois à venir.

Lafarge Marine

Lafarge Marine constate une reprise de ses activités et fait des prévisions optimistes pour l'été. Le remorqueur Capt. Cook devrait être en service vers la fin de mai. Les deux autres navires de Lafarge, les Jose Narvaez et Jacques Cartier nécessitent des réparations mineures et la Compagnie prévoit que tous ses navires auront leurs équipages au début de juin.

SMIT Marine

Après une longue période d'inactivité, le remorqueur Capt. Bob sera en service à la fin du mois. La Compagnie ignore dans quelle mesure le navire sera actif mais ce premier voyage prévu est de bon augure pour nos membres chez SMIT.

Autour du port

Gil Nielson, préposé au pont chez Cates et membre du Syndicat depuis 1970, a décidé de prendre sa retraite. Nos membres chez Cates apprécieront ce geste de Gil car il ouvre un poste pour un autre membre. Gil a senti qu'en raison du ralentissement des activités, il donnerait à un autre membre l'opportunité d'avoir un emploi. Le S.I.U. lui souhaite une heureuse retraite et nous sommes convaincu que les membres sur les quais de Cates le manqueront.

Naviguez prudemment.



WMG Disability Management Services

Earlier this year, Dyer & Associates were contracted to conduct a review of the Washington Marine Group's Disability Management Services. The focus was to outline current strengths, recognize future opportunities and provide recommendations to enhance the process.

This project was performed by Bill Dyer, *BBA, FCIP, CDM*. Bill comes with over 22 years of experience in the insurance sector, 12 of which were directly involved in the disability management area. Bill sits on the board of the Canadian Association of Disability Management Coordinators and the Canadian Institute for the Relief of Pain and Disability.

Despite the strong foundation the WMG has built, Bill identified a number

of opportunities to enhance its current process, improve internal efficiencies and grow upon the industry's best practices.

Disability Management and Return to Work programs has been a touchy subject with our members employed at Seaspan. However with the progress put forth by Dyer & Associates and the feedback from our members on how their specific situations are being dealt with, the SIU can work with the coordinators at WMG to ensure that our members are taken care of in the future no matter what the circumstances.

The SIU will continue to monitor the ongoing process and with strong communication from our membership, we can protect their best interests.

Services de gestion des dossiers d'invalidité de WMG

Plus tôt cette année, Washington Marine Group (WMG) a confié à Dyer & Associates le mandat d'examiner les services de gestion des limitations fonctionnelles en vigueur chez WGM relativement aux ressources présentes, aux opportunités futures et d'apporter des recommandations afin d'améliorer le processus.

Ce projet a été exécuté par Bill Dyer qui compte plus de 22 ans d'expérience dans le secteur des assurances, incluant 12 ans dans la gestion des limitations fonctionnelles. Bill siège aux conseils de l'Institut national de recherche et de gestion d'incapacité au travail et de l'Institut canadien pour le soulagement de la douleur et de l'incapacité.

Reconnaissant la qualité du programme mis sur pied par WMG, Bill a identifié certaines opportunités d'améliorer le processus ainsi que l'efficacité au sein de l'entreprise et d'adopter les meilleures pratiques en vigueur dans l'industrie.

Les programmes de gestion de l'invalidité et de retour au travail ont été un sujet délicat parmi nos membres employés chez Seaspan. Toutefois, grâce au programme suggéré par Dyer & Associates et le retour d'information par nos membres sur le traitement de leur expérience personnelle, le SIU peut travailler avec les coordonnateurs de WMG afin d'assurer que nos membres recevront une attention adéquate dans l'avenir.

Le SIU continuera à surveiller le processus et en recevant les renseignements de nos membres, nous pourrions protéger leurs meilleurs intérêts.



From left to right/de gauche à droite: Ron MacDonald (Cates Tugs), Zuhail Ghias (Return to work Program Coordinator-Coordonnatrice Programme de retour au travail - WMG), Ryan Bergeron.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Gil Nielsen



Frederick Crow



Dennis Matick



Bob Anderson



Mike Colby



Bill Arcand



Scott Mosterd, Rich Stewart



Mike Lucarz, Capt. Peter Brown



Steve Good, Francisco Sussi



Santiago Florendo



Protect Your Ears! - Protégez vos oreilles!

What is sound?

When you clap your hands, strike something with a hammer or hum a tune, the surrounding air vibrates in the form of waves, similar to waves on water. These waves strike the eardrum, which functions much like an actual drum and transmits the vibrations through a chain of ossicles to a fluid contained in a special snail-shaped tube, the cochlea. The walls of this tube are covered with tiny hairs. If the sound is low, it will not travel far. If the sound is high, it will travel farther in the cochlea. The sound you hear varies depending on which hairs vibrate.

What is noise?

Noise can best be defined as an unpleasant sound. The prettiest song might seem like noise if you are trying to sleep. You may find another sound unbearable simply because it is too loud.

There is no direct way to measure noise. We can only measure sound in the form of air pressure exerted on the eardrum. Using guidelines established through experiments, we can determine whether a level of sound is intolerable or dangerous to your hearing.

Is sound harmful?

Sometimes it can be. It depends on a number of factors. The most important factors are the level of sound (loudness), the pitch or frequency of the sound, the duration of exposure and your individual susceptibility.

It is well known that as people grow older, their bodies begin to wear out and no longer function as well as they once did. Hearing is no exception to this rule. Your ability to hear decreases as you age. The degree of hearing loss may vary from person to person, but it happens to everyone. Prolonged exposure to high levels of sound accelerates this hearing loss.

Does noise bother everybody?

Most people say they become accustomed to the noise around them, especially if the noise is part of their everyday environment. They say they are "used to it" or that "the noise doesn't bother them". That does not mean their hearing is not being damaged by continuous exposure to noise. On the contrary, it may mean their hearing is already damaged. As a result, loud noises do not bother them, as they are partially deaf!

Noise causes hearing damage even though you do not feel any pain. It happens so slowly that most people may not be aware they are losing their hearing. Some people compensate for their hearing loss by lip reading and turning up the volume of their radio, stereo or television.

Others are not very susceptible to high levels of sound. Unfortunately, there is no way of knowing in advance. So, if you do not take the right precautions to protect yourself against high levels of sound, you may be gambling with your hearing. By the time you realize that you cannot hear, it will be too late. Remember that hearing loss caused by exposure to high levels of sound is permanent because it destroys the hairs in the cochlea. And they will not grow back!

What can you do about noise in your work place?

If your employer is under federal jurisdiction, Part II of the *Canada Labour Code* provides protection from health hazards in your work place. Part VII, "Levels of Sound", of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations* deals with the problem of exposure to high levels of sound in the work place. Every employer under federal jurisdiction has to comply with these *Regulations*.

If you suspect that you are being regularly exposed to high sound levels in your work place, inform your employer. Your employer must appoint a qualified person to carry out an investigation in consultation with the work place health and safety committee.

Remember, your hearing is at stake. So, if you believe you are being exposed to excessive levels of sound in your work place, do not hesitate to ask questions of your employer, your union or your health and safety committee or representative.

If your employer is not under federal jurisdiction, we suggest that you contact the provincial or territorial authorities responsible for occupational health and safety protection.

Part VII of the *Regulations* - "Levels of Sound"

The objective of Part VII of the *Regulations* is to prevent you from incurring hearing damage. It does not specify a maximum sound pressure level, but rather the average exposure to noise. The term "noise exposure level" refers to both the sound level and the time period during which you are exposed to that level of sound.

The *Regulations* stipulate that your noise exposure level must be, on average, no greater than 87 dBA over an eight-hour period. This means that you can be exposed to sound levels higher than 87 dBA for short periods of time, as long as the average over 8 hours does not exceed 87 dBA. (See table on next page.)

The dBA is the unit of measurement of sound pressure on the eardrum. A sound level meter is used to measure the current sound pressure level, and a dosimeter is used to measure the average over a given period of time, for example, eight hours.

Qu'est-ce que le son?

Lorsque vous tapez des mains, donnez un coup de marteau ou fredonnez une chanson, l'air environnant se déplace sous forme d'ondes, un peu comme les vagues sur l'eau. Ces ondes heurtent le tympan, sorte de tambour qui, par une série d'osselets, transmet ces vibrations à un liquide contenu dans un tube spécial roulé en forme de limaçon. Les parois de ce tube sont recouvertes de cils. Si le son est grave, il n'ira pas loin. Si le son est aigu, il ira loin dans la cochlée. Selon l'endroit où les cils vibrent dans l'oreille, le son sera différent.

Qu'est-ce que le bruit?

La meilleure définition que l'on puisse donner au bruit est qu'il est un son désagréable. La plus belle chanson peut vous paraître comme un bruit si vous essayez de dormir. Un autre son peut vous sembler intolérable simplement parce qu'il est trop fort.

Il n'existe aucun moyen direct de mesurer le bruit. On ne peut que mesurer le son sous forme de pression de l'air exercée sur le tympan. À partir de critères déterminés par des expériences, on peut juger qu'un niveau acoustique est intolérable ou dangereux pour l'ouïe.

Le son est-il dommageable?

Dans certaines circonstances, oui. Cela dépend de divers facteurs. Les plus importants sont le niveau du son, sa hauteur tonale ou sa fréquence, la durée d'exposition et la manière dont vous réagissez au son.

Tout le monde sait que l'organisme s'affaiblit avec l'âge et qu'il fonctionne de moins en moins bien. La fonction de l'ouïe n'échappe pas à cette règle. Vos facultés auditives diminuent à mesure que vous vieillissez. L'ampleur des pertes auditives peut varier d'une personne à l'autre, mais elles n'en sont pas moins réelles. L'exposition prolongée à des niveaux acoustiques élevés accélère ces pertes auditives.

Est-ce que le bruit dérange tout le monde?

La plupart des personnes disent s'habituer aux bruits qui les entourent, notamment lorsque ces bruits font partie de leur environnement quotidien. Elles racontent qu'elles y sont « accoutumées » ou que « le bruit ne les dérange pas ». Cela ne veut pas dire que le fait d'être continuellement exposé aux bruits n'endommage pas leur faculté auditive. Au contraire, cela pourrait vouloir dire que leur ouïe est déjà endommagée. Par conséquent, les bruits élevés ne les dérangent pas puisqu'elles sont partiellement sourdes!

Le bruit endommage l'ouïe même si vous ne ressentez aucune douleur. Le phénomène est tellement lent que la plupart des gens pourraient perdre leurs facultés auditives sans s'en rendre compte. Certaines personnes compensent leurs pertes auditives en lisant sur les lèvres et en augmentant le volume de la radio, de la chaîne stéréo ou du téléviseur.

D'autres sont peu sensibles aux niveaux acoustiques élevés. Malheureusement, il n'est pas possible de le savoir d'avance. Par conséquent, si vous ne prenez pas les précautions nécessaires pour protéger votre ouïe contre les niveaux acoustiques élevés, vous risquez de perdre vos facultés auditives. Lorsque vous vous rendrez compte que vous n'entendez plus, il sera alors trop tard. N'oubliez jamais que les pertes auditives causées par une exposition à des niveaux acoustiques élevés sont permanentes, car ceux-ci détruisent les cils dans le limaçon. Et ils ne repousseront pas!

Que faire au sujet du bruit dans votre milieu de travail?

Si votre employeur est de compétence fédérale, la partie II du *Code canadien du travail* vous garantit la protection de votre santé dans votre milieu de travail. La partie VII du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*, intitulée « niveaux acoustiques », traite de l'exposition aux bruits élevés en milieu de travail. Tous les employeurs de compétence fédérale doivent respecter ce *Règlement*.

Si vous croyez être régulièrement exposé à des niveaux acoustiques élevés dans votre milieu de travail, informez-en votre employeur. Celui-ci doit confier à une personne qualifiée la responsabilité de faire enquête, en collaboration avec le comité local de santé et de sécurité.

Rappelez-vous que vos facultés auditives sont en jeu. Par conséquent, si vous croyez que vous êtes exposé à des niveaux acoustiques excessifs dans votre milieu de travail, n'hésitez pas à poser des questions à votre employeur, à votre syndicat, à votre comité ou à votre représentant en santé et sécurité.

Si votre employeur n'est pas de compétence fédérale, nous vous conseillons de communiquer avec les autorités provinciales ou territoriales chargées de la protection de la santé et de la sécurité du travail.

Partie VII du *Règlement* - « Niveaux acoustiques »

La partie VII du *Règlement* a pour objet de vous éviter des problèmes d'audition. Le *Règlement* ne précise pas un niveau de pression acoustique maximal. Il porte plutôt sur l'exposition moyenne au bruit. On utilise l'expression « niveau d'exposition », qui vise tant le niveau acoustique que la période pendant laquelle vous y êtes exposé.

Le *Règlement* stipule que votre niveau d'exposition doit être, en moyenne, d'au plus 87 dBA, au cours d'une période de huit heures. Vous pouvez ainsi être exposé à des niveaux acoustiques de plus de 87 dBA pendant de courtes périodes pourvu que la moyenne sur huit heures ne dépasse pas 87 dBA. (Voir le tableau à la page suivante.)

Le dBA est l'unité de mesure de la pression acoustique qui arrive au tympan. On le mesure avec un sonomètre pour obtenir le niveau actuel ou un dosimètre pour obtenir une moyenne sur une période donnée, par exemple, huit heures.

Protect Your Ears! - Protégez vos oreilles!



Maximum duration of exposure permitted under the Regulations

Sound Level in dBA	Maximum Duration of Exposure in Hours per Employee per 24 Hour Period	Sound Level in dBA	Maximum Duration of Exposure in Hours per Employee per 24 Hour Period
87	8.0	104	0.16
88	6.4	105	0.13
89	5.0	106	106
90	4.0	107	0.080
91	3.2	108	0.064
92	2.5	109	0.050
93	2.0	110	0.040
94	1.6	111	0.032
95	1.3	112	0.025
96	1.0	113	0.020
97	0.80	114	0.016
98	0.64	115	0.013
99	0.50	116	0.010
100	0.40	117	0.008
101	0.32	118	0.006
102	0.25	119	0.005
103	0.20	120	0.004

What can you do if sound levels in your work place exceed the limits?

Under the *Regulations*, your employer must maintain your noise exposure level at a level not exceeding 87 dBA, either by using engineering devices to reduce the noise or by shortening the duration of exposure. If, in spite of these efforts, your noise exposure level could exceed 87 dBA, your employer must submit a report to Human Resources Development Canada - Labour Program, with a copy to the work place health and safety committee or representative, and provide you with adequate hearing protectors.

Below are measures your employer must take to protect your hearing:

- If there is even a small chance that you might be exposed to high sound levels, your employer must have the matter investigated by a qualified person.
- If your noise exposure level varies between 84 and 87 dBA, the qualified person must determine whether or not you should use hearing protectors.
- If your noise exposure level is equal to or greater than 84 dBA, your employer must provide you with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of sound and post the investigation report in a conspicuous place in the work place.
- If you require a hearing protector, your employer, in consultation with the work place health and safety committee or representative, must train you in the fit, care and use of such equipment.
- Warning signs must be posted within the work place where there is a risk of exposure to high sound levels.

The *Regulations* stipulate that every person, other than an employee, who visits a work place must use a hearing protector if the person's noise exposure level is likely to exceed 87 dBA.

How can you tell whether the sound level is too high?

If you have to speak in a loud voice when you are next to or in front of someone, or if you have to shout in the person's ear in order to be understood, it is more than likely that the sound level you are being exposed to exceeds acceptable limits.

How can you tell if you are losing your hearing?

- If, at the end of the work day, sounds are muffled or you hear a whistling or ringing noise or the sound of tires deflating, your noise exposure was probably above your personal tolerance level.
 - If, at the end of the work day, speech or music seems muffled, or if high-pitched sounds, such as high musical notes or children's voices, are difficult to distinguish but your hearing returns to normal after a good night's sleep, you have suffered temporary hearing loss. These partial losses of hearing can eventually result in permanent damage to your hearing.
- If you notice any of these symptoms, see a health professional in order to identify the problem and possible causes. He or she will ask you about your health, hearing and work history and arrange to have your hearing tested. Once your medical file is complete, he or she will, at your request, provide written recommendations for your employer or your work place health and safety committee or representative.

Is there anything else you should be aware of?

Your work place is not the only place where you could be exposed to high levels of sound. A number of recreational activities, such as snowmobiling, car racing, power boating and rifle shooting, expose you to high sound levels as well. So be careful and protect your hearing away from the work place as well as in it!

One last word! The exposure limits recommended in the *Regulations* provide reasonable protection for most people. But keep in mind that the less exposed you are to high sound levels, the better it is for your ears.

Durée maximale d'exposition permise en vertu du Règlement

Niveau acoustique en dBA	Durée maximale d'exposition en heures par employé par période de 24 heures	Niveau acoustique en dBA	Durée maximale d'exposition en heures par employé par période de 24 heures
87	8.0	104	0.16
88	6.4	105	0.13
89	5.0	106	106
90	4.0	107	0.080
91	3.2	108	0.064
92	2.5	109	0.050
93	2.0	110	0.040
94	1.6	111	0.032
95	1.3	112	0.025
96	1.0	113	0.020
97	0.80	114	0.016
98	0.64	115	0.013
99	0.50	116	0.010
100	0.40	117	0.008
101	0.32	118	0.006
102	0.25	119	0.005
103	0.20	120	0.004

Quelles mesures pouvez-vous prendre si les niveaux acoustiques dans votre milieu de travail sont supérieurs aux limites?

En vertu du *Règlement*, l'employeur est tenu de maintenir votre niveau d'exposition au bruit sous les 87dBA en ayant recours à des dispositifs techniques pour atténuer le bruit ou en écourtant la durée d'exposition. Si, malgré ses efforts, votre niveau d'exposition risque de dépasser 87dBA, l'employeur doit présenter un rapport à Développement des ressources humaines Canada - Programme du travail, en remettre une copie au comité local ou au représentant de santé et de sécurité, et vous fournir les protecteurs auditifs appropriés.

Voici des mesures que doit prendre l'employeur pour protéger votre ouïe :

- Si vous courez un risque, même minime, d'être exposé à des niveaux acoustiques élevés, l'employeur est tenu de demander à une personne qualifiée de faire une enquête à ce sujet.
 - Si le niveau d'exposition au bruit oscille entre 84 et 87dBA, cette personne qualifiée doit déterminer si vous devez porter des protecteurs auditifs ou non.
 - Si le niveau d'exposition au bruit est égal ou supérieur à 84 dBA, l'employeur doit vous remettre de l'information expliquant les dangers reliés à une exposition à des niveaux acoustiques élevés et doit afficher le rapport de l'enquête dans un endroit bien en vue sur le lieu de travail.
 - Si vous avez besoin de protecteur auditif, votre employeur, en consultation avec le comité local ou le représentant de santé et de sécurité doit vous former sur la façon de l'ajuster, de l'entretenir et de l'utiliser.
 - Des panneaux d'avertissement doivent être placés dans les lieux de travail où il y a risque d'exposition à des niveaux acoustiques élevés.
- Selon le *Règlement*, toute personne, autre qu'un employé, visitant le lieu de travail doit porter un protecteur auditif si son niveau d'exposition au bruit est susceptible de dépasser 87 dBA.

Comment pouvez-vous savoir si le niveau acoustique est trop élevé?

Si vous devez parler à haute voix lorsque vous êtes côte à côte ou en face de quelqu'un ou si vous devez crier directement dans l'oreille d'une personne pour vous faire entendre, il est plus que probable que le niveau acoustique auquel vous êtes exposé dépasse les limites permises.

Comment pouvez-vous savoir que vous perdez vos facultés auditives?

- Si, à la fin de votre journée de travail, vous entendez des bruits sourds, des sifflements, des pneus qui se dégonflent ou des tintements, vous avez probablement été exposé à des bruits qui dépassent votre niveau de tolérance personnelle.
 - Si, à la fin de votre journée de travail, les sons de la voix ou de la musique vous semblent assourdis ou si vous avez de la difficulté à distinguer les sons aigus, comme les notes de musique élevées ou les voix d'enfants, mais qu'après une bonne nuit de sommeil, votre ouïe revient à la normale, c'est que vous avez souffert d'une surdité temporaire. À la longue, ces pertes auditives partielles peuvent entraîner une détérioration permanente de l'ouïe.
- Si vous remarquez l'un ou l'autre de ces phénomènes, consultez un professionnel de la santé afin de cerner le problème et ses causes éventuelles. Il vous posera des questions sur votre état de santé, votre ouïe et vos antécédents de travail, et il prendra les dispositions nécessaires pour faire vérifier vos facultés auditives. Une fois votre dossier étayé, il fera, à votre demande, des recommandations à l'intention de votre employeur, de votre comité local ou de votre représentant de santé et de sécurité.

Y a-t-il autre chose que vous devriez savoir?

Vous devriez savoir que votre lieu de travail n'est pas le seul endroit où vous êtes susceptible d'être exposé à des niveaux acoustiques élevés. Plusieurs activités récréatives, comme la motoneige, la course automobile, le canot à moteur et le tir au fusil vous exposent également à des niveaux acoustiques élevés. Donc, soyez vigilant et protégez votre ouïe, que vous soyez au travail ou ailleurs!

Un dernier mot ! Les limites d'exposition recommandées dans le *Règlement* accordent une protection raisonnable à la plupart des gens. Toutefois, rappelez vous que moins vous êtes exposé à des niveaux acoustiques élevés, mieux ce sera pour vos oreilles.



PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

Good start of the season in the Port of Montreal

For the first quarter of 2009, 114 members were dispatched from the Montreal hiring hall. Members registered had chances to get another job while waiting for their permanent vessel to fit out. S.I.U. members know how fortunate they are to have the opportunity to ship out even in difficult times.

Vessels going up to the Arctic should start taking their cargos as scheduled. The Rosaire Desgagnés will most probably be the first one to come back in Canadian waters by mid May.

We expect the Mapleglen and Oakglen to be in operation shortly.

On the East Coast

The Oceanex Sanderling has returned from dry dock in Europe and is back on its usual trade. All Coastal Shipping Inc vessels are still laid up in St John's and expect to fit out shortly. They will prepare for Arctic trade with the new vessel M/T Nanny.

Seamanning has proceeded with a posting for the new built tug crew.

Husky Energy sent a letter to the President of Seabase Ltd, Mr Paul C Locke to congratulate all those

who responded and participated quickly and vigorously to the Cougar helicopter crash Flight 491. The Maersk Nascopie and Maersk Gabarus were dispatched to help.

The Overseas Shirley was contacted in Halifax in March; the vessel is still on the same trade and crew members mention they are pleased with the new medical plan.

ITF

Since the beginning of the year, the ITF inspector has been on board 19 vessels. We had two requests for repatriation. Of the 19 vessels inspected, eight were covered by IBF (International Bargaining Forum) Agreements, five had TCC (Total Crew Cost) Agreements, one with a Cyprus Agreement and five were not covered by any type of agreement; they were therefore issued Notice of Warning.

We were informed that the MSC Trinidad, the vessel that caused a lot of commotion when the company was accused of polluting Canadian water in May 2008, was sent to scrap in Pakistan. The 25 year old, Japanese built vessel, operated by a Greek company had probably built a reputation that kept a

black cloud over the Company. The vessel was dismantled at the end of 2008. We are still waiting on the investigation results from the TSB (Transport Safety Board) of Transport Canada.

Law would be unfair to seafarers

On April 26, the ITF Canadian Coordinating Committee, which includes the S.I.U., met in Ottawa to discuss issues that concern Canadian and International seafarers. Several issues were on the agenda but the most important was the one about Bill C-16. This Bill gives more leverage to prosecutors to criminalize seafarers; in simple words, it reduces the obligation of proof on the Crown. The document states that "The Minister has the burden of establishing, on a balance of probabilities, that the person, ship or vessel committed the violation" and this will most likely work against crew members. This Bill is unfair to all crew members. We understand and agree with pollution regulations but we disagree with any person being convicted prior to being fairly tried. We disagree with the way this bill reads and we will do everything possible to insure that seafarers are treated in an equitable manner.

Bon début de saison au Port de Montréal

Au cours du premier trimestre de 2009, 114 membres ont été affectés à partir du bureau d'embauche de Montréal. Les membres enregistrés ont eu l'opportunité d'obtenir un autre emploi en attendant le gréage de leur navire permanent. Les membres de S.I.U. savent combien ils sont chanceux d'avoir l'opportunité d'avoir un emploi même dans des périodes difficiles.

Les navires devant se rendre dans l'Arctique devraient bientôt charger leurs cargaisons tel que prévu. Le Rosaire Desgagnés sera probablement le premier navire à revenir à la mi-mai.

Nous prévoyons que les Mapleglen et Oakglen seront mis en service sous peu.

Sur la côte est

Le Sanderling d'Oceanex est de retour après un séjour en cale sèche en Europe et a repris ses activités. Tous les navires de Coastal Shipping sont attachés à St-Jean, T-N, et devraient être gréés sous peu. Ils seront préparés pour des voyages dans l'Arctique, à l'instar du M/T Nanny.

Seamanning a affiché qu'un équipage sera requis pour un remorqueur construit tout récemment.

Husky Energy a fait parvenir une lettre à Paul C Locke, président de Seabase Ltd., félicitant tous les

marins qui ont participé rapidement et vigoureusement aux efforts afin de rescaper les passagers de l'hélicoptère Cougar, vol 491. Les Maersk Nascopie et Maersk Gabarus avaient été dépêchés sur les lieux.

Nous avons rencontré l'équipage du Overseas Shirley en mars à Halifax; le navire poursuit sa navette habituelle et les membres d'équipage sont très satisfaits du nouveau régime médical.

ITF

Depuis le début de l'année, l'inspecteur de l'ITF est monté à bord de 19 navires. Nous avons reçu deux demandes de rapatriement. Des 19 navires inspectés, huit étaient couverts par des accords IBF (International Bargaining Forum), cinq ont eu les accords TCC (Total Crew Cost), un avec un accord de Chypre alors que cinq n'avaient aucun accord; un avertissement leur a été remis.

Nous avons appris que le MSC Trinidad, le navire qui a attiré beaucoup d'attention après avoir été accusé de pollution en eaux canadiennes, a été envoyé au rebut au Pakistan à la fin de 2008. Ce navire construit au Japon il y a plus de 25 ans et exploité par une compagnie grecque, avait acquis une réputation qui nuisait à la compagnie. Nous attendons les

résultats de l'enquête menée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Une loi qui serait injuste pour les marins

Le 26 avril, le Comité de coordination de l'ITF au Canada, qui comprend le S.I.U., s'est réuni à Ottawa afin de discuter de questions qui concernent les marins canadiens et internationaux. Plusieurs questions étaient à l'ordre du jour mais la plus importante portait sur le projet de loi C-16. C-16 accorde plus de puissance à la Couronne de criminaliser les marins, en d'autres mots, il réduit le fardeau de la preuve qui incombe à la Couronne. Le projet de loi comprend également ce qui suit : « Le ministre a le fardeau d'établir, selon la balance de probabilités, que la personne, bateau ou navire a commis l'infraction » ce qui probablement jouera contre les membres d'équipage. Ce projet de loi est injuste envers tous les membres d'équipage. Nous comprenons et sommes d'accord avec les règlements contre la pollution mais nous sommes en désaccord que toute personne soit condamnée avant d'avoir subi un procès équitable. Nous sommes en désaccord avec ce projet de loi tel que libellé et ferons tous les efforts afin de rassurer les marins qu'ils seront traités équitablement.

ITF Inspector meets foreign seafarers – L'inspecteur ITF rencontre des marins étrangers



Ukrainian sailors aboard a Bahamian vessel.
Marins d'Ukraine à bord d'un navire des Bahamas.



With two Brazilian priests helping Mission to Seafarers.
Avec deux prêtres brésiliens aidant Mission to Seafarers.



Croatian seafarers in Montreal
Marins croates à Montréal