

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. 5

October
Octobre
2009



**First of two
new tugs
being built
by S.I.U.
members
at Ocean
Industries**

***Premier
de deux
remorqueurs
à être
construits
par les
membres du
S.I.U. chez
Industries
Océan***



**S.I.U. members at Ocean Industries
in Isle aux Coudres
who built the new 80 foot tug.**

***Membres du S.I.U. chez Industries Océan à
Isle aux Coudres qui ont construit
le nouveau remorqueur de 80 pieds.***



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

S.I.U. members fight off raid and protect their jobs

Members' solidarity prevailed, again

Over the past sixty-three years, our Union has rarely been attacked by other labour organizations and we have always maintained excellent relations with other unions who share our belief that our very existence is to provide protection to the workers. We have always cooperated with other trade unions who make every effort to improve the working and living conditions of their members.

Solidarity with other unions

Over the years, we have helped unions who asked for our assistance.
In accordance with our Union Constitution, *we have provided financial and moral assistance to other labour organizations and other organizations having purposes and objectives in whole or in part similar or related to those of our Union and to assist charitable, religious and educational facilities and institutions. We have also made every*

effort to unite and cooperate with other labour unions and organizations who shared these objectives.

The S.I.U. Constitution guides our actions

Adhering to the principles enshrined in our Constitution, we have always refused to condone the actions of organizations that let individuals take advantage of the trust given to them by their members and we have fought those who plan to benefit personally at the expense of the workers.
We have refused to participate in activities that may damage the quality of life of workers or to be involved in any activities contrary to the rules and regulations described in the S.I.U. Constitution. Our Constitution is and shall be the fundamental document that governs the duties and responsibilities of members and S.I.U. officials.
Over the past fifty years, as a sailor, as a Union organizer and for the last thirty-eight years as your

President, I have always required our Union officials and members to abide by our Constitution.
Adhering to the fundamental principles of the Labour Movement has served our members and our Union well. Our suggestions and recommendations to the federal and provincial governments are always greeted with respect. Our relations with employers are based on mutual respect and reinforced by the quality and the high qualifications of our members.

Protection of our members jobs is paramount

This is why we reacted forcefully to the attack on our members' jobs on the West Coast. With the full cooperation of our members and officials, we took the necessary legal actions to prove the futile attempt by the ILWU Local 400 to take over our members' jobs.

Les membres du S.I.U. repoussent une attaque et protègent leurs emplois

La solidarité des membres a prévalu, une fois de plus.

Au cours des soixante-trois dernières années, notre syndicat a rarement été attaqué par d'autres organisations ouvrières. Nous avons toujours maintenu d'excellents rapports avec les autres syndicats qui partagent notre conviction que notre raison d'être est d'assurer la protection aux travailleurs. Nous avons toujours coopéré avec les autres syndicats qui s'efforcent d'améliorer les conditions de travail et de vie de leurs membres.

Solidarité avec les autres syndicats

Au cours des années, nous avons aidé les syndicats qui ont demandé notre aide. Conformément à la Constitution de notre Syndicat, *nous avons procuré support moral et aide financière à d'autres mouvements syndicaux ou à d'autres organisations ayant des buts et des objectifs en tout ou en partie similaires ou connexes à ceux de notre Syndicat et avons aidé des institutions charitables, religieuses et éducationnelles. Nous avons également fait tous les efforts afin de nous unir et de coopérer avec d'autres syndicats et organisations qui partagent ces objectifs.*

Notre Constitution guide nos actions

Adhérent aux principes enchâssés dans notre Constitution, nous avons toujours refusé de tolérer les actions d'organisations qui permettent à des

personnes de tirer profit de la confiance qui leur est accordée par leurs membres et nous avons combattu ceux qui ont l'intention de profiter personnellement aux dépens des travailleurs.

Nous avons refusé de participer à toute activité qui peut nuire à la qualité de vie des travailleurs ou de participer à des activités contraires aux règles et règlements décrits dans la Constitution du S.I.U. Notre Constitution est et doit être le document fondamental qui régit les obligations et les responsabilités des membres et des officiers du S.I.U.

Au cours des cinquante dernières années, à titre de marin, d'organisateur syndical et au cours des trente-huit dernières années à titre de Président, j'ai toujours exigé que les officiers et les membres de notre Syndicat se conforment à notre Constitution.

Se conformer aux principes fondamentaux du mouvement syndical a bien servi nos membres et notre Syndicat. Nos suggestions et nos recommandations aux gouvernements fédéral et provinciaux ont toujours été accueillies avec respect. Nos relations avec les employeurs sont fondées sur un respect mutuel et elles sont renforcées par la qualité et les hautes qualifications de nos membres.

Protéger les emplois de nos membres est d'une suprême importance

C'est pourquoi nous avons réagi avec fermeté aux attaques visant les emplois de nos membres de la côte Ouest. Avec la pleine coopération de nos membres et de nos officiers, nous avons pris les mesures juridiques nécessaires afin de prouver la tentative futile du Local 400 du ILWU de s'approprier les emplois de nos membres.

OCTOBER 2009 OCTOBRE



THE CANADIAN
Sailor
Seafarers' International Union of Canada

Syndicat International des Marins Canadiens
Marin
CANADIEN

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

President / Président
Roman Gralewicz

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Michel Desjardins

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Gralewicz

Medical Plan Representative / Représentante du Régime médical
Lana Smyth

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

Non-Marine Director/ Directrice Non-Maritime
Catina Sicoli

Union Offices / Bureaux du Syndicat

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



NTCL East Coast workers win first Collective Agreement

We are very happy to report that after more than a year of proceedings before the Canada Industrial Relations Board and at times, frustrating negotiation sessions, the Union has finally concluded a first collective agreement for unlicensed personnel employed by the Halifax-based offshore division of Northern Transportation Company Limited (N.T.C.L.).

It recognized that the S.I.U. is the certified bargaining agent representing N.T.C.L. employees since 1957 and that we have a valid contract for the Company's Northern operations.

In the spring of 2008, seafarers employed in the Halifax off-shore division joined the S.I.U. in order to obtain a collective agreement. After facing numerous legal obstacles and perhaps some unwillingness from the Company to conclude a first collective agreement, we concluded that mediation was required and the Minister of Labour's office appointed a Federal Labour Mediator who summoned the parties to Ottawa for mediation sessions.

After three days of intense discussions, the parties finally concluded a first offshore contract. The nature of the business is both to provide support to offshore rigs and anchor handling not only off the

Canadian East Coast but also in Africa and Asia. We thank the crewmembers for their patience and solidarity and now they can enjoy working conditions employees normally work under in the offshore sector.

Upcoming negotiations with NTCL West

Now that the Halifax offshore division contract is settled, we will soon open negotiations with N.T.C.L. for their Arctic-McKenzie River operations. Contract proposals have been received from the members employed by N.T.C.L. and direct negotiations with the company will soon take place. We trust that the good faith of the company will make this process go faster than the Halifax one.

Negotiations with Coastal Shipping

Negotiations have started with Coastal Shipping, a Labrador-based Company that operates four tankers on the Canadian East Coast, St-Lawrence River and in the Arctic.

This will be our second agreement with the Company. The S.I.U. represents both Licensed and Unlicensed seafarers working for Coastal. We are

looking forward to implementing a new work and leave system.

Training in Newfoundland

The Union is in discussions with the Newfoundland Marine Institute to provide the Petroleum and Chemical Products Handling course to our members but we are encountering road blocks with the Employment Insurance offices because they do not allow funding for such training. The Union will keep on trying to get the funding necessary to keep the program going.

CIRB orders engineers vote

After six months of legal proceedings before the Canada Industrial Relations Board, the Board finally ordered a representation vote to all engineers employed by CSL operated Lake Bulk/VShips Canada Inc. and CSL operated Deep Sea Bulk/VShips Canada Inc. with the exception of chief engineers.

The eligible engineers are looking forward to national representation and the right to participate in a pension fund which they well deserve. The S.I.U. officials and members welcome the engineers into our Union.

Les travailleurs de NTCL sur la Côte Est se méritent une première convention collective

Nous sommes très heureux de rapporter qu'après plus d'un an de procédures devant le Conseil canadien des relations industrielles, incluant par moments, de frustrantes séances de négociation, le Syndicat a finalement conclu une première convention collective pour le personnel non licencié à l'emploi de la division offshore de Northern Transportation Company Limited (N.T.C.L.) à Halifax.

Il a été reconnu que le S.I.U. est l'agent négociateur accrédité à représenter les employés de N.T.C.L. depuis 1957, et que nous avons une convention collective en vigueur pour représenter les travailleurs pour les activités de la compagnie dans le Nord.

Au printemps 2008, les marins employés par la division offshore à Halifax se sont joints au S.I.U. afin de conclure une convention collective. Après avoir surmonté de nombreux obstacles juridiques et peut-être une certaine réticence de la Compagnie à conclure une première convention collective nous avons conclu que la médiation serait nécessaire et le bureau du Ministre du Travail a nommé un médiateur fédéral qui a convoqué les parties à Ottawa pour des séances de médiation.

Après trois jours d'intenses discussions, les parties ont finalement conclu un premier contrat offshore. Les activités de la Compagnie comprennent le ravitaillement et la manutention des dispositifs d'ancrage des plateformes offshore non seulement sur la Côte Est au Canada et également en Afrique et en Asie.

Nous remercions les membres d'équipage pour leur patience et leur solidarité. Ils peuvent maintenant profiter des conditions de travail qui sont habituellement en vigueur dans le secteur offshore.

Négociations imminentes avec NTCL Ouest

Maintenant que la convention collective au large d'Halifax est réglée, nous débuterons bientôt les négociations avec N.T.C.L. pour ses activités sur la rivière McKenzie et dans l'Arctique. Des propositions ont été reçues des membres employés par N.T.C.L. et des négociations directes avec la compagnie débuteront sous peu. Nous espérons que la bonne foi de la Compagnie permettra d'accélérer le processus de négociation avec plus de succès que sur la Côte Est.

Négociations avec Coastal Shipping

Des négociations ont débuté avec Coastal Shipping, une compagnie établie au Labrador qui exploite quatre pétroliers sur la Côte Est du Canada, sur le fleuve St-Laurent et dans l'Arctique. Nous en serons à une deuxième convention avec cette Compagnie alors que le S.I.U. représente à la fois les marins brevetés et non brevetés. Nous prévoyons mettre en vigueur un nouveau régime d'heures de travail et de congé.

Cours de formation à Terre-Neuve

Le Syndicat poursuit des discussions avec l'Institut de formation maritime de Terre-Neuve afin de procurer à nos membres des cours de manutention de produits pétroliers et chimiques. Malheureusement, nous rencontrons des difficultés avec les bureaux de l'Assurance-Emploi qui n'accordent aucun financement pour une telle formation. Nous poursuivrons nos efforts afin d'obtenir le financement nécessaire pour ce programme de formation.

Le Conseil canadien des relations industrielles ordonne la tenue d'un vote par les Officiers-Mécaniciens

Après six mois de débats devant le Conseil canadien des relations industrielles, le Conseil a ordonné la tenue d'un vote pour la représentation de tous les Officiers-Mécaniciens à bord des vraquiers des Grands Lacs de CSL/VShips Canada Inc. et des vraquiers de haute mer de CSL/VShips Canada Inc., à l'exception des Officiers-Mécaniciens en chef. Les Officiers-Mécaniciens admissibles espèrent obtenir une représentation nationale et le droit de participer à un régime de retraite qu'ils méritent bien. Les dirigeants et les membres du S.I.U. souhaitent la bienvenue aux Officiers-Mécaniciens dans notre Syndicat.





Désirée GRALEWICZ



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE

Training program to be announced soon

The trustees of the Seafarers' Training Institute are preparing the schedule of training courses to be offered S.I.U. members over the winter months.

Presently, courses being considered and subject to availability of facilities at the Maritime Training Centres, are courses for wheelmen, mechanical assistants and tunnelmen. Other courses for galley management personnel may also be offered this winter.

Past experience is a guarantee of success

The success of the training courses offered in the past has been made possible thanks to the high quality of instructors dispensing the courses. Many ships masters, deck officers and engineers have made themselves available to

provide excellent training courses to our members. We thank them for their great contribution and hope we can count on them for the upcoming winter schedule.

The success attained by training courses in the past and the extremely positive comments received from members who have attended these training courses are powerful incentives to maintain and where possible, expand on the courses offered.

Another important incentive is the significant improvement in the development of skills and work habits. The comments made by officers who had the opportunity to work with graduates from the Seafarers' Training Institute courses are very favourable. Officers report that in addition to the skills they have learned and developed through training, graduates perform their jobs more efficiently and safely.

Members must seize opportunity

We have learned companies participating in the funding and preparation of course curricula and schedules will announce this winter's programs within the next few weeks. We strongly recommend to all members who will be invited to enrol in one of the training programs not to miss this great opportunity. Enhancing your qualifications may create new and additional opportunities to get jobs and even better paying jobs.

It is important to remember that well-trained workers know how to work more efficiently and more safely, for their own protection and the protection of other personnel around them.

Remember; training pays.

Programme de formation à être annoncé prochainement

Les fiduciaires de l'Institut de formation des marins préparent présentement le programme de formation qui sera offert aux membres du S.I.U. durant les mois d'hiver.

Les cours qui sont considérés, sous réserve des disponibilités dans les instituts de formation maritime, sont les cours pour timoniers, mécaniciens adjoints et préposés au tunnel. D'autres cours pour le personnel de gestion du commissariat pourraient également être offerts cet hiver.

L'expérience passée est une garantie de succès

Le succès des cours de formation offerts par le passé a été rendu possible grâce à la qualité des instructeurs dispensant les cours. De nombreux capitaines de navires, officiers de pont et officiers-mécaniciens se sont rendus disponibles par le passé et ont procuré une excellente formation à nos membres. Nous les remercions pour leur importante contribution et nous espérons pouvoir compter sur eux pour le programme qui sera offert cet hiver.

Le succès obtenu par les cours de formation offerts dans le passé et les commentaires extrêmement favorables des membres qui ont assisté à ces cours de formations incitent les dirigeants de l'Institut de formation des marins à poursuivre dans cette voie et, dans la mesure du possible, accentuer le programme de cours offerts.

Un autre incitatif important est l'amélioration importante notée dans le développement des compétences et méthodes de travail. Les observations faites par les officiers qui ont eu l'occasion de travailler avec les diplômés de cours d'Institut de formation des marins sont très favorables.

De nombreux officiers soutiennent qu'en plus des qualifications développées grâce aux cours de formation, les diplômés effectuent leurs tâches plus efficacement et en toute sécurité.

Les membres doivent profiter de l'opportunité

Tout nous laisse croire que les compagnies participantes dans le financement et l'élaboration des curricula annonceront le programme hivernal dans les prochaines semaines. Nous recommandons fortement à tous les membres qui seront invités à s'inscrire à l'un des programmes de formation, de ne pas laisser passer cette opportunité.

Améliorer vos compétences peut créer des opportunités additionnelles d'obtenir un emploi et même de mériter un emploi plus rémunérateur.

Il est important de se souvenir que des travailleurs ayant obtenu une bonne formation savent travailler plus efficacement et en toute sécurité, pour leur propre protection et la protection des autres membres d'équipage qui les entourent.

N'oubliez pas; la formation rapporte.

**NTCL
East Coast
tugs
now under
S.I.U. contract**



Jim Kilabuk

**Remorqueurs
de NTCL
Côte Est
sous contrat
avec le S.I.U.**



Keewatin



Alex Gordon



Catina Sicoli

NON MARINE CATEGORY

CATÉGORIE NON-MARITIME



Non-Marine Division expands S.I.U. coverage to shoreside workers

The Seafarers' International Union of Canada ("S.I.U.") is a well known, well respected and valued union. The S.I.U.'s main objective has been and continues to be to promote and represent unlicensed seafarers, to ensure job security, fair and safe working conditions and obtain pension and medical benefits on their behalf. However, over the past few years, the S.I.U.'s reputation and notoriety has spread to other levels of the marine industry (engineers and shoreside personnel) as well as outside the industry. In fact, the S.I.U.'s reputation has become so widespread that it has had to expand its structure in order to meet the demands of the various groups requesting S.I.U. representation. The S.I.U.'s Non-marine Division was established and developed to represent and meet the demands of various non-marine groups looking for Union representation including health care workers, call center representatives etc.

When we are approached by individuals seeking Union representation for their unit, we

hear all the horror stories, from poor wages and working conditions, to unfair treatment by the employer to dismissals without cause.

Something to think about

Question: Who am I without the S.I.U.?

Whatever industry you work in, without a union, you have no protection and no legal right to negotiate changes or improvements to your working conditions. You must depend on your employer's goodness of heart and sense of fairness to improve your working conditions.

Question: Should you join the S.I.U.?

Joining the S.I.U. means a collective agreement is put in place to ensure that everyone is treated equally. Joining the S.I.U. means Union protection on all fronts and more power for workers to bargain better wages, job security, scheduling of hours, overtime, health and safety protection, grievance procedure and a benefits' package which includes a medical

plan and a pension plan. Joining the S.I.U. means you will have trained and experienced Union representatives working on your behalf and coming to your workplace on a regular basis.

Most employers balk at Union representation and there is no need to wonder why. Union representation in the workplace means employees obtain far more advantages, protection and benefits with Union representation than without.

Question: Can you afford not to join the S.I.U. ?

The answer is a resounding **NO**. The S.I.U. has a proven track record of union representation since 1938!

THINK RIGHT - THINK UNION!

COMING SOON: More information on our *new* Non-Marine Division will soon be posted to our website: www.seafarers.ca

La Division Non-Maritime accroît la protection du S.I.U.

Le Syndicat International des Marins (S.I.U.) est un syndicat bien reconnu et respecté. Le principal objectif du S.I.U. a toujours été et continue d'être la promotion et la représentation des marins non brevetés, d'assurer la sécurité d'emploi et des conditions de travail justes et sécuritaires ainsi que d'obtenir les avantages que procurent des régimes de retraite et de santé.

Au cours des quelques dernières années, la réputation et la notoriété du S.I.U. s'est propagée à d'autres niveaux de l'industrie maritime (officiers-mécaniciens et personnel de soutien à terre), ainsi qu'à l'extérieur de l'industrie maritime.

En fait, la réputation du S.I.U. s'est tellement répandue que le Syndicat a dû accroître son champ d'activité afin de répondre aux exigences de différents groupes demandant d'être représentés par le S.I.U.

La division non-maritime du S.I.U. a donc été créée et structurée afin de représenter et de répondre aux besoins des divers groupes non-maritimes à la recherche d'une bonne représentation syndicale, y compris les travailleurs du secteur de la santé ainsi que des personnes travaillant dans les centres d'appels et autres.

Lorsque des personnes à la recherche d'une représentation syndicale communiquent avec nous, il nous font part d'histoires d'horreur, de salaires très bas et de mauvaises conditions de travail, d'un traitement injuste par l'employeur ainsi que des licenciements injustifiés.

Quelques sujets de réflexion

Question : Qui suis-je sans le S.I.U. ?

Quelle que soit votre travail, sans syndicat, vous n'avez aucune protection réelle et aucun pouvoir de négocier des changements ou des améliorations à vos conditions de travail. Vous dépendez du bon vouloir de votre employeur et de ce qu'il considère équitable pour améliorer vos conditions de travail.

Question : Devriez-vous vous joindre au S.I.U. ?

Votre adhésion au S.I.U. signifie qu'une convention collective est mise en vigueur afin d'assurer que tous les employés sont traités avec justice et équité. Votre adhésion au S.I.U. signifie que vous bénéficiez de la protection du Syndicat dans tous les domaines et que les travailleurs et les travailleuses ont plus de poids pour négocier un meilleur salaire, la sécurité d'emploi, la planification des heures de travail et des heures supplémentaires, une protection en cas de maladie ou de blessures, une procédure de griefs et un ensemble d'avantages qui comprend un régime médical et un régime de santé. Votre adhésion au S.I.U. signifie que des représentants syndicaux expérimentés travailleront pour vous et vous visiteront dans votre milieu de travail sur une base régulière.

La plupart des employeurs s'objectent à ce que vous soyez représentés par un syndicat et nous connaissons tous la raison. La représentation syndicale dans le milieu de travail permet aux employés de profiter d'une plus grande protection et de meilleurs avantages.

Question : Pouvez-vous vous permettre de ne pas vous joindre au S.I.U. ?

La réponse est un **non** retentissant. Le S.I.U. a une excellente réputation pour la représentation de travailleurs depuis 1938 !

PENSEZ À VOTRE PROTECTION PENSEZ à vous joindre à notre syndicat !

De plus amples renseignements sur notre nouvelle division non-maritime seront bientôt affichés sur notre site Web : www.seafarers.ca

Convention - Maritime Trades Department - Convention



L to r/g à d : Michel Desjardins and/et Désirée Gralewicz, S.I.U. Canada, Mike Sacco, President SIU of NA, Roman Gralewicz and/et Catina Sicoli, S.I.U. Canada, Frank Pecquex, Executive Secretary-Treasurer/Secrétaire-Trésorier exécutif, MTD.



Michel GALARNEAU

VICE-PRÉSIDENT ST-LAWRENCE ET CÔTE EST



VICE-PRESIDENT ST-LAWRENCE AND EAST COAST

Ocean Group's new tug being built by Ocean's Shipyard

Last fall, Groupe Océan management gave its subsidiary Ocean Industries shipyard in Isle aux Coudres the responsibility to build two 25 metre ultra-modern tugs equipped to combat fires in ports. The new 80-foot tugs will be based in the port of Montreal to be used primarily for escorting and towing vessels arriving in and leaving port. The first tug was launched for preliminary sea trials in mid-October and construction of the second 25 metre tug will begin shortly after.

More than 60 employees of the l'Isle aux Coudres shipyard worked on the construction of the tug, in addition to the technical staff. It is important to note that last year, Ocean Group invested over two million dollars to improve shipyard infrastructure and equipment in preparation for the building of the new tugs.

Last December, in preparation for the construction of the new tugs and after consulting with shipyard workers and with the assistance of Union Delegates, a new five-year collective agreement was reached with Ocean Industries, ten months before the expiration of the agreement then in effect.

We are very proud to represent workers at the Ocean Industries shipyard since 2003. With the arrival of the S.I.U. at the shipyard, our members now benefit from the four-day work week for most of the year, wages have gradually been adjusted to meet the expectations of our members and are a strong incentive to retain them at the Isle aux Coudres shipyard. Members now enjoy a pension plan, an important added benefit since joining the S.I.U.

New ferry to replace the Camille Marcoux

On September 8th, Société des Traversiers du

Québec (S.T.Q.), the crown corporation operating most ferries in the province of Québec, announced an investment of 250 million dollars for the construction of a new ferry to replace the Camille Marcoux by 2014. The Camille Marcoux is 34 years old and will not meet the new federal safety regulations expected to come into effect in 2016. In addition to meeting new standards on ship stability, the new ferry will provide greater capacity in the number of vehicles carried, from 120 vehicles to 150 and in almost doubling the number of tractor-trailers on board. We expect to meet STQ management to ensure that crew accommodations will meet the needs of our members.

The STQ also announced the construction by 2013 of two additional ferries at a unit cost of 75 million dollars with increased capacity to replace the Armand Imbeau and Jos Deschênes for service between Baie Sainte-Catherine and Tadoussac. The number of vehicles carried will be increased from the current 75 to 105.

McNally files for another waiver to import a foreign dredge

In the last edition of the Canadian Sailor, we reported that McNally Construction had filed an application to import a Danish dredge to perform very specialized dredging operations, downriver from the port of Quebec. The dredging contract had been awarded to McNally as a result of difficulties imposed on Dragage Verrault by Transport Canada. McNally Construction has completed this first contract and is now applying for another waiver to operate the same foreign dredge in the Magdalen Islands.

Instead of helping Dragage Verreault, a Canadian Company operating with a Canadian crew to pursue its operations economically and

efficiently as it has done for the past thirty years, a Department of the Canadian Government gives preference to a contractor using equipment owned by a foreign firm over a tax-paying Canadian company and tax-paying Canadian workers.

Report on negotiations

Following the latest round of negotiations with Relais Nordik, a tentative agreement is expected soon.

At the conclusion of a conciliation meeting with CTMA in the Magdalen Islands, no agreement has been concluded and the Company offered to meet again for another conciliation meeting in early November.

Our last meeting with Ocean Quebec Tugs indicates current disagreements can be ironed out satisfactorily and that salary conditions can be settled.

An agreement is also within reach with Ocean Navigation.

Forthcoming negotiations

Fisheries observers of the Gulf Region are currently being consulted on proposals for a new contract. We recently met with observers of the Acadian Peninsula in Caraquet, New Brunswick, to determine what their expectations are for the next collective agreement. We have forwarded by mail a report of this meeting to observers based in Cape Breton, Prince Edward Island and New Brunswick. Members are invited to send us their comments and objectives before demands are submitted to the Company. Negotiations are expected to begin in November.

Work safely.



Mathieu Heppell-Girard, Christian Godbout, Dave Laflamme, Alain Boucher, Raynold Tanguay, Mario Fréchette, Roger Lambert, Simon Gignac, Jean-Yves Thibeault, Maurice Linteau, Léandre Harvey, Jacques Pelletier, Raynald Patry, Pierre Dion



Yvon Lemay, Serge Sauvageau



Roger Bourque, Jean-Guy Longuépé, Mickael Déraspe



Nathalie Arseneault, Colette Lapierre, Noëlla Bourgeois, Louis Cyr



VICE-PRESIDENT ST-LAWRENCE COAST AND EAST COAST

Un nouveau remorqueur pour Océan construit par Océan

À l'automne 2009, le Groupe Océan donnait le mandat à son chantier naval Industries Océan d'entreprendre la construction de deux remorqueurs de 25 mètres, ultramodernes et équipés pour le combat d'incendie portuaire. Ces nouveaux remorqueurs de 80 pieds seront basés au port de Montréal et seront principalement utilisés au service d'escorte et de touage de navires. La mise à l'eau et les essais en mer du premier remorqueur ont eu lieu à la mi-octobre et la construction du deuxième remorqueur débutera sous peu.

Plus de 60 employés du chantier de l'Isle aux Coudres ont travaillé sur ce projet durant la période de construction du remorqueur, en plus de l'équipe technique. Rappelons que le Groupe Océan avait investi l'an dernier plus de 2 millions \$ en infrastructures au chantier en vue de la construction de ces remorqueurs.

En décembre 2009, en vue de créer des conditions les plus favorables pour la construction de ces deux remorqueurs, et après de nombreuses consultations auprès des travailleurs du chantier, nous sommes parvenus avec l'assistance de nos délégués, à une entente de cinq ans avec Industries Océan pour le renouvellement de la convention collective, et ce, dix mois avant l'échéance de la convention.

Nous sommes très fiers de représenter les travailleurs du chantier Industries Océan depuis 2003. Depuis l'arrivée du S.I.U. au Chantier, nos membres bénéficient de la semaine de travail de 4 jours une grande partie de l'année, les salaires ont progressivement été ajustés pour satisfaire et garder les travailleurs au chantier de l'Isle aux Coudres et les membres bénéficient d'un Fonds de retraite, un important avantage qu'ils n'avaient pas auparavant.

Projet de construction d'un nouveau traversier

Le 8 septembre dernier, la Société des

traversiers du Québec (STQ) annonçait qu'une somme de 250 millions \$ sera investie pour la construction d'un traversier en remplacement du Camille Marcoux d'ici 2014. Le Camille Marcoux a déjà 34 ans et ne répondra plus aux nouvelles normes fédérales de stabilité imposées pour 2016. La capacité du nouveau traversier passera de 120 véhicules à 150 et le transport de camions semi-remorques sera presque doublé. Nous prévoyons rencontrer prochainement la STQ pour nous assurer que les accommodations pour l'équipage répondent bien aux besoins de nos membres.

La STQ a aussi annoncé la construction d'ici 2013 de deux autres traversiers au coût de 75 millions \$ chacun, avec des capacités augmentées de 75 véhicules à 105 véhicules en remplacement du Armand Imbeau et du Jos Deschênes pour le service entre Baie Ste-Catherine-Tadoussac.

Autre demande d'importation d'une drague étrangère par McNally

Dans notre dernière édition nous vous informions que Construction McNally avait fait une demande d'importation d'une drague danoise pour venir draguer une portion stratégique en aval de Québec suite aux difficultés imposées par Transport Canada à Dragage Verreault. McNally Construction a effectivement obtenu ce contrat et fait maintenant une demande de licence de cabotage pour la même drague étrangère pour un autre contrat, aux Iles de la Madeleine cette fois.

Au lieu d'aider Dragage Verreault, une compagnie Canadienne syndiquée, à maintenir des activités qu'elle exerce économiquement et efficacement depuis 30 ans, les instances gouvernementales canadiennes aident maintenant des étrangers à venir se remplir les poches au Canada avec notre argent et sans payer d'impôt comme vous et moi... Pas fort.

Négociations

Suite à notre dernière rencontre dans le dossier des négociations avec Relais Nordik, une entente de principe est imminente.

Avec CTMA des Iles de la Madeleine, à la conclusion d'une dernière séance de conciliation, aucune entente n'a été conclue par le S.I.U. La Compagnie a proposé une autre rencontre en conciliation pour le début novembre.

Avec Océan Remorquage Québec, notre dernière rencontre nous indique que nous pourrions finalement régler les problèmes actuels de façon satisfaisante et obtenir satisfaction sur la question salariale.

Un règlement avec Océan Navigation est aussi en cours de discussion.

Négociations à venir

Des consultations sont en cours afin d'obtenir les propositions de contrat des observateurs des pêches de Biorex du Golfe. Nous avons récemment rencontré à Caraquet les observateurs de la péninsule Acadienne, lors d'une séance de travail pour discuter des préoccupations des membres en vue de la prochaine convention collective. Nous avons ensuite fait circuler par la poste un compte rendu des discussions aux observateurs du Cap Breton, de l'Île du Prince Edward et à ceux du Nouveau Brunswick.

Nous avons demandé aux membres de nous faire connaître prochainement leurs appréciations des objectifs actuels de la négociation avant de déposer un projet à l'employeur. Les négociations débuteront en novembre.

Travaillez prudemment.



Kathy Gagné, Charles Otis



Jean-Félix Allaire, Firmin Richard



Michel Galarneau, Jacques Rioux



Serge Martel



Mitchell Cook, Anthony Lanzolla, Sam Arnold



Shipping could be devastated by proposed new EPA regulations

In its October 1st edition, the Sarnia Observer reports that thirteen American steamships and another seven Canadian freighters would be banned from the Great Lakes if proposed regulations from the U. S. Environmental Protection Agency are approved. And an additional 13 U. S. Great Lakes vessels and 53 Canadian ships powered by heavy blended fuel would have to switch to a more costly fuel, says the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative.

If that happens, it's possible a combined carrying capacity of more than one million tons, or 52 per cent of the American Great Lakes fleet's carrying capacity, could be lost, according to the GLSLCI.

That's got Sarnia Mayor Mike Bradley

concerned, particularly when he found out the period for public consultation passed without his knowledge. "Our location as a winter berth and the millions of dollars spent to upgrade Great Lakes vessels here makes this important to the Sarnia economy," he said. No municipalities surrounding the Great Lakes were aware that public consultation ended Monday, Bradley said.

A notice from the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative was circulated Monday, as soon as the GLSLCI became aware of it. It was widely expected the regulations would pertain only to freighters traveling near the east and west coasts, but a reference to the Great Lakes was made on page 44,481 of the proposal.

"It's a cliché but the devil is always in the

details, and to find the details about the Great Lakes you have to turn to page 44,481," Bradley said. "This doesn't leave room for any debate or discussion on such a significant issue." He appealed to the EPA to extend the period for public input but has not received a response.

The EPA is proposing more stringent exhaust emission standards for the largest marine diesel engines impacting U. S. air quality. The new strategy is part of the Clean Air Act and, if approved, would reduce annual emissions of nitrogen oxides in the U. S. by about 1.2 million tons and particulate matter emissions by 143,000 tons by 2030.

"I really don't have any difficulty trying to protect the Great Lakes but we want to understand the repercussions," Bradley said.

Canada asks EPA to weaken anti-pollution measures

The U.S. Environmental Protection Agency has proposed tough new measures to reduce the health toll from air pollution around the Great Lakes by forcing lake freighters to stop burning dirty bunker fuel.

But the plan has an unusual opponent: The Canadian embassy in Washington has quietly asked the EPA to weaken the measures, arguing that they could harm trade. It wants ships to be allowed to continue using the high-polluting fuel and to instead install smokestack scrubbers that would clean up their emissions. The Canadian recommendation, if accepted, could delay the clean-air measure for years, because the technology for the scrubbers does not yet exist.

The embassy asked the EPA to make the changes in a letter last month, marking a rare instance in which Canada has lobbied the United States to weaken air-pollution controls designed to reduce health problems linked to breathing dirty air. Because winds carry contaminants back and forth across both sides of the Canada-U.S. border, the EPA proposal would also lead to air-quality improvements in Canada.

The Canadian position is supported by the Great Lakes shipping industry, which is warning that the costs of complying with the proposed environmental regulations are so high that they will force companies to scrap some of the iconic steamers that now ply the lakes carrying everything from salt to iron ore.

But environmentalists, who have been waging a campaign against bunker fuel, a thick, gooey asphalt-like material laced with impurities such as sulphur, are outraged.

Canada's letter to the EPA was written by Paul Robertson, the embassy's economics minister. Mr. Robertson did not respond to phone calls seeking comment.

The EPA wants ships to use fuel with a sulphur content under 1,000 parts per million starting in 2015. The average in the Canadian lake fleet is currently 17,000 ppm. As well, starting in 2016, new engines on boats will have to have improved emission controls.

Both Canada and the United States have agreed to apply the EPA proposals on ocean-going vessels within 200 nautical miles of most parts of their non-Arctic coasts, but Canada isn't extending the same measures to domestic freighters on the lakes.

Although the rules wouldn't apply to freighters on the Canadian side of the lakes, domestic vessels will have to comply anyway because shipping lanes frequently criss-cross the border on the waterway.

The EPA said in a background paper that ship-diesel exhaust, which can travel hundreds of kilometres from shorelines, is a likely human carcinogen, and contributes to heart and lung disease, particularly for children and the elderly. It says the new controls, including those on ocean vessels, will prevent 8,300 premature deaths annually, although it didn't give specific figures for the Great Lakes region.

The embassy didn't dispute the EPA's health findings, but expressed concerns about the economic impact of the measures.

Low-sulphur fuel costs 70 per cent to 250 per cent more than what is now being used, and the letter warned that the extra costs might lead to some freight now moved by ship to be switched to rail cars or trucks, with the environmental drawback of increased greenhouse-gas emissions.

The Canadian Shipowners Association has also written to the EPA, proposing that the industry be given until 2020 to comply with the proposals. The letter said scrubbers are a possible solution, but are still under development.

Association president Bruce Bowie defended lake freighters, saying they are the "greenest" type of transportation because they are a highly fuel-efficient way of moving bulk cargo. He predicted the EPA's move could lead to more road congestion.

"If they go ahead as it is now, a lot of our ships will have to be taken out of business and somebody is going to have to build more roads to accommodate it," he said.

Sovereignty over the Arctic Region

After having ignored the vast Arctic Regions north of Canada's mainland, many countries, including Canada, Denmark, Russia, Iceland, the United States, and probably many more that will come forward in the future, are now claiming sovereignty over the regions including the Northwest Passage, the islands and the seabed of the Arctic.

The interest in the Arctic is increasing rapidly as a result of global warming and the thinning of the Arctic ice at an accelerating rate. It is expected that commercial vessels, designed and built to sustain ice resistance and pressure, may travel regularly through the Northwest Passage, at some point within the next few years, with or without escort of icebreakers. It is important to note the availability of a shipping route in the North would reduce by 5,000 kilometers commercial voyages between Asia and Europe and eliminate dependency on passage through the Panama Canal.

Arctic sea ice is usually one to three metres and as much as nine metres, thick. It grows during autumn and winter and is reduced during summer.

Scientists estimate that soon, with the rapidly accelerating global warming, there may be little ice in the Northwest Passage during the summer months, opening the way for commercial shipping.

Who has jurisdiction?

According to the United Nations Convention on the Law of the Sea, countries are entitled to exclusive economic zones up to 200 miles from their shores. Some countries are trying to extend that zone. In 2007, a Russian submarine planted an underwater flag 14,000 feet below the North Pole. Russia maintains the seabed below the North Pole is part of the Eurasian continental shelf.

Potential for commercial shipping and service industries

While a very limited number of ships presently travel through the Northwest Passage during the summer months, the continuous thinning of the ice accelerated by global warming will make commercial shipping more and more attractive in the years ahead. At present, the Port of Churchill, Manitoba, located on the banks of Hudson Bay, sees an increasing number of vessels from various countries, particularly Russia, trading various commodities. There are no roads to Churchill but rail service is readily available, creating new trading opportunities from Churchill to Central Canada and United States.

Many vessels use the port of Churchill, instead of the St-Lawrence Seaway and River, to receive carloads of cereals from the Prairies for delivery to Northern European ports.

Important petroleum and minerals reserves

Some scientists believe petroleum reserves in this area would be the greatest ever known. According to CNN, the U.S. Geological Survey estimates the Arctic holds 90 billion barrels of oil, 44 billion barrels of natural gas liquids and 1,670 trillion cubic feet of natural gas that can be recovered.

The area is expected to contain several important minerals. Some countries are known to send submarines to survey the seabed in the Arctic regions; these vessels cannot routinely be detected.

Potential for tourism

Many Canadians may eventually accept the invitation from Nunavut Tourism and head North during the weeks of 24-hour summer sunshine. Under the heading "Untamed, Unspoiled, Undiscovered" Nunavut Tourism offers a variety of interesting activities in Nunavut for those who want to get away from the traditional polluted resorts. There are no roads connecting Nunavut to the rest of Canada but you can get aboard a commercial flight or take the train from Winnipeg to Port Churchill for a relaxed trip of less than two days.



L'industrie maritime pourrait être dévastée par les règlements de l'EPA

Dans son édition du 1^{er} octobre, l'Observer de Sarnia, rapporte que 13 navires américains et sept navires canadiens ne pourraient naviguer sur les Grands Lacs si les règlements proposés par l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis sont approuvés. 13 autres navires américains et 53 navires canadiens alimentés par carburant combiné lourd devraient passer à un carburant plus dispendieux selon le Great Lakes and St-Lawrence Cities Initiative (GLSLCI).

Dans une telle éventualité, il est possible que 52 pour cent de la capacité de la flotte des Grands Lacs pourrait être perdue selon le GLSLCI.

Mike Bradley, maire de Sarnia, est inquiet, surtout lorsqu'il a découvert que la période de consultation publique est passée à son insu. «Notre région est un

poste d'amarrage d'hiver et les millions de dollars dépensés ici pour remettre en condition les navires des Grands Lacs sont importants pour l'économie de Sarnia», a-t-il déclaré. Aucune municipalité de la région ne savait que la période de consultation publique prenait fin.

Un communiqué du GLSLCI a été émis lundi, après avoir appris la fin de la période de consultation. La plupart des gens croyaient que les règlements ne s'appliqueraient qu'aux navires transigeant le long des côtes Est et Ouest mais les Grands Lacs sont mentionnés à la page 44 481 de la proposition.

Bradley a ajouté : « C'est un cliché, mais bien souvent il faut vérifier dans les moindres détails et pour connaître les détails relativement aux Grands Lacs, il faut se rendre à la page 44 481 du document. Il reste très

peu de temps pour tout débat sur une question aussi importante. » Il a interjeté un appel à l'EPA afin de prolonger la période de participation du public, mais il n'a pas reçu de réponse.

L'EPA propose des normes plus strictes sur les émissions de gaz d'échappement par les gros moteurs ayant des effets sur la qualité de l'air aux États-Unis. La nouvelle stratégie fait partie de la Loi sur la Qualité de l'Air qui, si elle est approuvée, réduirait les émissions annuelles d'oxydes d'azote aux États-Unis d'environ 1,2 million de tonnes et d'émissions de particules de 143 000 tonnes en 2030.

« Je comprends l'importance de protéger les Grands Lacs mais nous voulons connaître les répercussions » a ajouté Bradley.

Le Canada demande à l'EPA d'assouplir ses mesures anti-pollution

L'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) des États-Unis a proposé de nouvelles mesures sévères afin de réduire les effets de la pollution de l'air sur la santé autour des Grands Lacs en obligeant les laquiers d'arrêter d'utiliser le diesel marine.

Mais le plan proposé a un adversaire inhabituel : l'ambassade du Canada à Washington a poliment demandé à l'EPA d'assouplir ces mesures faisant valoir qu'ils pourraient nuire au commerce maritime. L'ambassade demande que les navires soient autorisés à utiliser le carburant hautement polluant et à installer plutôt des épurateurs de cheminée qui réduiraient les émissions. La recommandation canadienne, si elle était acceptée, retarderait la mesure anti-pollution pendant des années, car la technologie pour les épurateurs n'existe pas encore.

L'ambassade du Canada a demandé à l'EPA d'apporter les modifications dans une lettre adressée le mois dernier, marquant une occasion rare pour le Canada de demander aux États-Unis d'assouplir des mesures de contrôle de la pollution atmosphérique conçues dans le but de réduire les problèmes de santé reliés à l'air vicié. Parce que les vents transportent des contaminants d'un côté à l'autre de la frontière canado-américaine, la proposition de l'EPA entraînerait également une amélioration de la qualité de l'air au Canada.

La position canadienne est appuyée par l'industrie maritime des Grands Lacs qui met en garde que les coûts encourus pour respecter la réglementation environnementale proposée sont tellement élevés qu'ils obligeront les entreprises à mettre au rancart certains plus vieux navires qui transportent divers produits comme le sel et le minerai de fer sur les Lacs.

Mais les écologistes, qui mènent une campagne contre le diesel marine, un pétrole très épais contenant des impuretés comme le soufre, sont indignés.

La lettre du Canada à l'EPA a été écrite par Paul Robertson, responsable des questions économiques à l'ambassade. M. Robertson n'a pas répondu à nos appels à la recherche de commentaires.

L'EPA désire que les navires utilisent un carburant ayant une teneur en soufre de moins de 1 000 particules par million à compter de 2015. La moyenne de la flotte canadienne des Grands Lacs est actuellement de 17 000 ppm. Ainsi, à compter de 2016, les nouveaux moteurs des navires devront avoir de meilleurs contrôles d'émissions.

Le Canada et les États-Unis ont convenu d'appliquer les propositions de l'EPA sur les océaniques à l'intérieur de 200 milles nautiques de la plupart des régions de leurs côtes autres que l'Arctique mais le Canada n'applique pas les mêmes mesures pour les navires canadiens sur les Grands Lacs.

Bien que les règles ne s'appliquent pas aux navires du côté canadien des Grands Lacs, les navires canadiens devront néanmoins se conformer parce que les voies de navigation entrecroisent fréquemment la frontière.

L'EPA a déclaré dans un document de travail que les gaz d'échappement du diesel marine qui peuvent parcourir des centaines de kilomètres du littoral, sont probablement un agent cancérigène pour les humains et contribue aux maladies du cœur et des poumons, en particulier pour les enfants et les personnes âgées. L'EPA dit que les nouveaux contrôles, y compris ceux sur les océaniques, préviendront 8 300 décès prématurés par an, bien qu'il n'ait pas donné de chiffres précis pour la région des Grands Lacs.

L'ambassade du Canada n'a pas contesté les données de l'EPA sur la santé, mais elle a fait part de ses préoccupations concernant l'impact économique des mesures.

Le carburant à faible teneur en soufre coûte de 70 à 250 % de plus que le carburant utilisé présentement et la lettre mentionne qu'en raison des frais supplémentaires, certaines marchandises pourraient dans l'avenir être transportées par convoi ferroviaire ou par camion, avec le désavantage environnemental de plus importantes émissions de gaz à effet de serre.

L'Association canadienne des armateurs a aussi écrit à l'EPA, proposant que l'industrie ait jusqu'en 2020 pour se conformer avec les propositions. La lettre a déclaré que les épurateurs sont une solution possible, mais qu'ils sont encore au stade de développement.

Bruce Bowie, président de l'Association, a défendu la position des laquiers, disant qu'ils sont le mode de transport le plus favorable à l'environnement en raison de leur très haut taux de rendement énergétique pour le transport de cargaison en vrac. Il prédit que les mesures de l'EPA pourraient mener à une congestion routière accrue.

Il ajoutait : « Si ces mesures entrent en vigueur, plusieurs de nos navires devront être retirés et quelqu'un devra construire des routes de plus. »

Souveraineté sur la région de l'Arctique

Après avoir ignoré les vastes régions de l'Arctique, plusieurs pays incluant le Canada, Danemark, Russie, Islande, États-Unis et probablement de nombreux autres, revendiquent leur souveraineté sur les régions, comprenant le passage du Nord-Ouest, les îles et les fonds marins de l'Arctique.

L'intérêt pour l'Arctique augmente rapidement en raison du réchauffement global et de la diminution des glaces de l'Arctique. On prévoit que des navires commerciaux, conçus et construits pour soutenir la résistance et la pression des glaces, pourront voyager régulièrement dans le passage du Nord-Ouest, à un moment donné dans les prochaines années, avec ou sans escorte de brise-glaces. Il est important de noter que la disponibilité d'une voie de navigation dans le Nord pourrait réduire de 5 000 kilomètres les voyages commerciaux entre l'Asie et l'Europe et éliminer la dépendance de passage par le canal de Panama.

Les glaces arctiques sont généralement d'une épaisseur d'un à trois mètres, pouvant atteindre neuf mètres. L'épaisseur des glaces augmente en automne et en hiver et est réduite pendant l'été.

Les scientifiques estiment que bientôt, alors que le réchauffement global augmente rapidement, les glaces pourraient diminuer à un tel rythme dans le passage du Nord-Ouest que la navigation commerciale serait possible durant l'été.

Qui a juridiction sur l'Arctique ?

Conformément à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les pays peuvent créer des zones économiques exclusives jusqu'à 200 milles de leurs côtes. Certains pays essaient d'étendre cette zone. En 2007, un sous-marin russe a planté un drapeau russe à 14 000 pieds sous le Pôle Nord. La Russie maintient que le fond marin sous le Pôle Nord fait partie du plateau continental eurasiatique.

Potentiel pour la navigation commerciale et des services reliés

Bien qu'un nombre restreint de navires traversent présentement le passage du Nord-Ouest durant les mois d'été, l'amincissement de la glace, accéléré par le réchauffement planétaire, rendra la navigation commerciale de plus en plus attrayante dans l'avenir. Déjà, le port de Churchill, au Manitoba, situé sur les rives de la baie d'Hudson, voit un nombre croissant de navires de différents pays, tout particulièrement la Russie, transiger divers produits. Aucune route n'offre l'accès à Churchill mais le service ferroviaire est disponible, ouvrant de nouveaux marchés au centre du Canada et des États-Unis.

Plusieurs navires utilisent le port de Churchill, au lieu de la voie maritime et du fleuve Saint-Laurent, pour acheminer des chargements de céréales des Prairies vers des ports du Nord de l'Europe.

Importantes réserves de pétrole et de minéraux

Des géologues croient que les réserves de pétrole dans cette région pourraient être les plus considérables de l'histoire. Selon CNN, le service américain de géologie estime que l'Arctique contient 90 milliards de barils de pétrole, 44 milliards de barils de gaz naturel liquide et 1 670 milliards de pieds cubes de gaz naturel qui peuvent être recouverts.

La région pourrait également contenir plusieurs minéraux importants. Certains pays auraient délégué des sous-marins pour enquêter sur le fond marin des régions arctiques; ces navires ne peuvent pas être détectés aisément.

Intéressant potentiel pour le tourisme

De nombreux Canadiens pourraient, un jour, accepter l'invitation de Tourisme Nunavut et profiter des semaines durant lesquelles le soleil d'été brille 24 heures sur 24. Sous le thème « Indompté. Inaltéré. Inexploré. » Tourisme Nunavut offre une variété d'activités intéressantes pour ceux qui désirent s'éloigner des centres traditionnels de villégiature pollués. Aucune route ne relie Nunavut au reste du Canada, mais vous pouvez obtenir un vol commercial ou prendre le train de Winnipeg à Port Churchill pour un agréable voyage de moins de deux jours.



PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

S.I.U. East Coast Report

We are pleased to announce that, for the past three months, there were no accidents reported onboard our East Coast vessels.

Algoma's new shuttle tanker

We would like to welcome the crew of the new shuttle tanker Algoma Dartmouth, operating in the Halifax Dartmouth region. The vessel arrived last August and is crewed with S.I.U. members. We are also pleased to report that all tug Masters from Groupe Ocean's Remorquage Sorel, are now members of the S.I.U. Negotiations for their contract should start next month.

Seamanning Arbitration Award

Since the last edition of The Canadian Sailor, the Union has succeeded to resolve grievances from members working for Seamanning. In September, an Arbitration Board heard our submission along with the Company's. The Board's Arbitration Award has now been sent to all vessels concerned in order to inform all S.I.U. members involved.

Another new tug for Seamanning

Seamanning should have the new built Asenav 151, now renamed the Maersk Nomad, to sail into

St John's harbor by the beginning of December. A few members of the upper management crew are already on board to familiarize themselves with the vessel. We wish the crew of this new tug all the best for years to come.

Great Lakes Feeder Lines expands service

The Dutch Runner has done very well in the past months with no lost time and no accident. The vessel has now made its first voyage to Oswego in the United States after undergoing a thorough inspection without any problem. The professionalism of the S.I.U. crew is appreciated. In September, the Oceanex Sanderling returned to its regular schedule, including Corner Brook, after sustaining major repairs to the starboard engine. As for the Overseas Shirley, she had a little down time during the summer but is back in North American East Coast trade.

ITF Report

During the past three months, 16 vessels under flag of convenience were contacted, bringing a total of 43 ships inspected this year. Eight vessels were covered by ITF Agreements while eight others were served a Notice of warning. Amongst the vessels

not covered by an ITF agreement, the Tuscarora, the Master reported that the crew was receiving wages in accordance with the International Labour Organization (ILO). From the ITF point of view, ILO wages are very low and unacceptable. For instance, an AB is being paid only US\$867.00 per month, all included. The inspection of a vessel followed a call received from the local stevedore union, l'Union the Débardeurs de Montréal, an ITF affiliate. The problem raised was lashing work performed by seafarers while the vessel was at the dock. The ITF Agreement is clear on this matter; seafarers are not to perform work traditionally done by stevedores while a vessel is at the dock. Once the longshoremen's investigation report is completed and if found at fault, the vessel managers will have to pay to the stevedores, the hours that they would have worked. At the meeting of the International Bargaining Forum in Manila on October 1st, over 60 delegates from 17 countries reached agreement on a number of issues lodged by the ITF and the Joint Negotiating Group relating to wages and employment conditions affecting seafarers working on flag of convenience ships. With the end of the season coming soon, please keep in mind to work safely.

Rapport de la Côte Est

Nous sommes heureux d'annoncer qu'au cours des trois derniers mois, aucun accident n'a été signalé à bord de nos navires sur la Côte Est. Nous avons également le plaisir de souhaiter la bienvenue à l'équipage du nouveau pétrolier d'Algoma, le Algoma Dartmouth, opérant dans la région de Halifax-Dartmouth. Le navire est arrivé en août dernier et son équipage est composé de membres du S.I.U. Nous sommes également heureux d'annoncer que tous les capitaines de remorqueurs de Remorquage Sorel du Groupe Océan sont maintenant membres du S.I.U. Les négociations pour leur convention collective débiteront le mois prochain.

Seamanning : Rapport d'arbitrage

Depuis la dernière édition du Marin Canadien, le Syndicat a réussi à résoudre les griefs de membres à l'emploi de Seamanning. En septembre, un Conseil d'arbitrage a entendu nos représentations ainsi que celles de la Compagnie. Depuis, le Conseil d'arbitrage a rendu sa décision et celle-ci a été transmise à tous les navires en cause afin d'informer tous les membres concernés.

Un autre nouveau remorqueur pour Seamanning

Le nouveau remorqueur de Seamanning, le Asenav 151, maintenant connu sous le nom de Maersk Nomad, est attendu au port de Saint-Jean, T-N, au début du mois de décembre. Quelques membres de la direction sont déjà à bord pour se familiariser avec le navire. Nous offrons nos meilleurs vœux de succès pour les années à venir à l'équipage de ce nouveau remorqueur.

Le Dutch Runner étend son réseau

Le Dutch Runner a poursuivi ses activités au cours des derniers mois sans perte de temps et sans accident. Le navire a fait son premier voyage à Oswego aux États-Unis après avoir subi sans problème l'inspection réglementaire. Le professionnalisme de l'équipage du S.I.U. est apprécié. En septembre, le Sanderling d'Oceanex a repris ses activités régulières, y compris à Corner Brook, après avoir subi des réparations majeures au moteur de tribord. Le Overseas Shirley, a connu un peu de répit durant l'été mais le navire est de retour en service sur la Côte Est des États-Unis.

Rapport ITF

Au cours des trois derniers mois, nous avons inspecté 16 navires sous pavillon de complaisance, pour un total de 43 navires inspectés cette année. Huit navires étaient couverts par une convention de l'ITF alors que huit autres ont reçu un avis d'avertissement. Parmi les navires non couverts par une convention, le capitaine du Tuscarora, a signalé que l'équipage recevait des salaires conformément aux dispositions de l'OIT (Organisation internationale du travail). Du point de vue de l'ITF, les salaires versés selon les barèmes de l'OIT sont très bas et inacceptables. Par exemple, un matelot qualifié reçoit seulement 867,00 \$ US par mois, tout compris. L'inspection d'un autre navire a suivi un appel reçu du Syndicat des débardeurs de Montréal, affilié à l'ITF. Le problème soulevé faisait suite à du travail d'amarrage effectué par les marins alors que le navire était au port. La convention de l'ITF est claire sur ce sujet ; des marins ne peuvent effectuer un travail fait traditionnellement par des débardeurs alors qu'un navire est au port. Lorsque le rapport des débardeurs aura été déposé, si les gestionnaires du navire sont en faute, ils devront payer aux débardeurs les heures que ceux-ci auraient travaillées. Lors de la réunion du Forum international sur la négociation tenu à Manille le 1^{er} octobre, plus de 60 délégués de 17 pays ont conclu une entente sur un certain nombre de questions déposées par l'ITF et le Comité conjoint sur la négociation, relativement aux salaires et aux conditions d'emploi qui affectent les marins travaillant à bord de navires sous pavillon de complaisance. Alors que la fin de la saison approche, souvenez-vous de travailler prudemment.



Maltese Flag – M/V Leyden - Pavillon Maltais



AGENT DE PORT

Ships back in operation mean more jobs for members

With most of the fleet now out of lay up we can expect to have a busier fall for relief work. There are still many scheduled time off jobs to be called for mid to late October and many members are planning to take some extra time off this fall which will provide some additional employment opportunities.

Medical certificate required

Some members are still having troubles with their Transport Canada medicals. If your provisional medical is getting close to the expiry date you need to contact Transport Canada in Ottawa to have them expedite your official medical certificate.

West Coast News

The strength of the SIU has been proven once

again by destroying the raid attempted on the west coast by ILWU local 400. SIU members enjoy excellent wage and benefit packages, the opportunity to work anywhere in the country and strong leadership that puts the members needs first. In the end, all the ILWU had to offer was a chance that a senior ILWU member might take your job, dues that are 60% higher and membership in a union that wastes their members' dues on radical causes that do nothing to improve working conditions for their members.

SIU members are too smart to fall for all the lies and false promises made by a dying union desperate for more dues money. Congratulations to all those who stood strong and said no to the ILWU.

ITF Report

International ship traffic on the lakes continues to be slow with no indication of picking up. The

normal grain rush at this time of year is slower than usual and steel imports are still non existent. This is a global problem as an increasing number of ships sit idle with no cargo to carry.

The economic crisis continues to be a hardship for international seafarers as companies are now taking the bankruptcy route to avoid their responsibilities. Eastwind, owner of more than 60 ships, is just one example. ITF inspectors around the world have been receiving calls from seafarers for assistance in getting payment of the wages owed to them by this company. Some of the ships have either been sold or arrested. The ITF has managed to secure wages and repatriation for some but many seafarers still have not been paid. The ITF will continue to work with agents, port authorities, banks and lawyers to get the seafarers what they are owed.

Work safely.

La reprise des activités crée plus d'emplois pour nos membres

Alors que la plupart des navires sont de retour en service, nous pouvons prévoir un grand nombre d'appels pour emplois de relève. D'ici la fin d'octobre, plusieurs membres ont des congés cédulés alors que d'autres ont mentionné vouloir obtenir des congés supplémentaires. Nous pouvons donc nous attendre à des opportunités additionnelles d'emploi.

Certains membres connaissent des difficultés à obtenir leur certificat médical de Transport Canada. Nous vous rappelons que si votre certificat provisoire doit expirer sous peu, vous devez communiquer avec Transport Canada à Ottawa afin d'accélérer la délivrance du certificat médical officiel.

Nouvelles de la Côte Ouest

La puissance du S.I.U. a été démontrée une fois de plus en repoussant le raid tenté sur la Côte Ouest par le Local 400 de l'ILWU. Les membres du S.I.U. bénéficient d'excellents salaires et de nombreux avantages sociaux, l'opportunité de travailler partout au pays et d'un leadership puissant qui accorde la priorité aux besoins des membres.

Tout compte fait, tout ce que pouvait offrir l'ILWU était qu'un membre du ILWU puisse prendre votre emploi, des cotisations syndicales 60% plus élevées et l'adhésion dans un syndicat qui gaspille les cotisations des membres sur des causes radicales qui ne font rien pour améliorer les conditions de travail des membres.

Les membres de S.I.U. sont trop intelligents pour se laisser prendre par des mensonges et de fausses promesses faites par un syndicat moribond qui ne recherche que des cotisations.

Toutes nos félicitations à tous ceux qui se sont tenus debout et qui ont dit non au ILWU.

Rapport ITF

La circulation de navires internationaux continue d'être lente sans aucune

indication de reprise. La ruée habituelle pour le grain de l'Ouest est plus lente qu'à l'habitude et les importations d'acier sont pratiquement inexistantes. Le problème est à l'échelle mondiale alors qu'un nombre croissant de navires sont inactifs, sans cargaison à transporter.

La crise économique continue d'être catastrophique pour les marins alors que de nombreuses compagnies recourent à la faillite pour éviter d'affronter leurs responsabilités.

La compagnie Eastwind, propriétaire de plus de 60 navires, n'est qu'un exemple. Les inspecteurs de l'ITF à travers le monde entier ont reçu des appels de marins demandant de l'aide pour obtenir les salaires qui leur sont dus par cette compagnie. Certains navires ont été vendus ou saisis. L'ITF a réussi à recouvrer les salaires de quelques marins et d'obtenir leur rapatriement mais beaucoup n'ont encore rien reçu.

L'ITF continue à coopérer avec les agents, les autorités portuaires, les banques et les avocats pour obtenir les argents qui sont dus à des marins.

Travaillez prudemment.



Hong Kong Flag – MSC Sicily – Pavillon Hong Kong



Panamanian Flag – MSC Ronit – Pavillon Panaméen



Bahamian Flag – Algoma Spirit – Pavillon Bahamien



Martin Bernier



Ian Vivero, Daniel Labelle



Brian Schurman



Brian McLaren



Michel Galarneau, Éric Dufour, Christian Duchesne, Frédéric Maltais



Brandon Cox, Tyler Stagg, Matthew Kielly, Michael Brinston, Craig Boland



Chris Miller, William Cross



Réal Tremblay, Éric Blanchette, Carl Bouffard



Trevor Lewis, Neil Kendall, Ryan Seymour



Patrick Meissan



Ronaldo Marquez, Paul Lavigne, Alex Freake, Quentin Jesso, Paul MacDonald



Chad Fillier, Catherine Mooney, Barry Tilley



Benoit Boudreault-Dufour



Emmanuel Afforo



Jocelyn Menard



Rawle Dottin



Harry Perry, Capt John Bentum



Charlie Dominix, Randy Dawe, Howard Kean



Roger Noseworthy, Mervin Day



Calvin Durnford



Gary Payne, Karen Dixon



Keith Comeau, Barry Reddy, Daniel F. Southern, Sherlee Ramey-Perez



Maurice Deslauriers, Roberto Penton, Bernard Samson

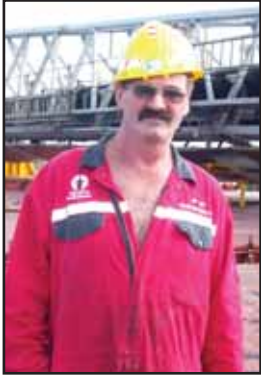


AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Athumani Mkeyenge



Blair Cantwell



Christopher Derraugh



Craig Croucher, Joseph Montgomery, Ken Marsh, Alvin Luff



Dan Anderson



Dave Moulard, Andy Mackey, Brandon Lefrense



Elvin Mallett, Robbie Bond, Marvin Ransome



Emmanuel Quansah, Jesus Rosimo



Gary Taylor



Glenn Keeping



Matthew Bowerman



Raj Teotia



Romeo Bernardo, Jerome Omblero



Shawn Thorne, Michael Lavallee, Graham Green



Daniel Frechette, Marthe Boutin, Richard Walrond



Brent Petite, Dennis Lavallee



Alvin Albarracin, Clayton Harding, Frank Donahue



Cecil Thorne, Bernard Grandy, Roger Grover



Norberto Silang, Danny Celebrados



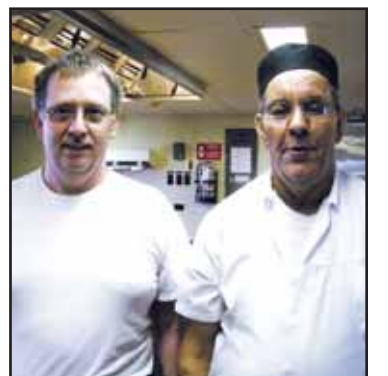
Charles Perreault, Armand Lachance, Shawn Hatcher



Eddy Power, Robert McGuire



Bertrand Gamelin, Austin Campbell, Rejean Harvey, Nelson Darko, Rosel Alelis, Ricarte Sorrosa



Timothy Turner, Jillali Kaddour



Efren Licuanan, Charles Murray, Adonis Scott, D.J. Wigmore, Alex Kaprusiak



Antonio Irorita, Bonifacio Develos, Josip Mihovilovich



Dennis Farrell, Reginald Piercey, Ralph Hardy



Gary Walters, Clement Perreault, Fenton Wells



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND WEST COAST



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET CÔTE OUEST

Raid against S.I.U. by ILWU Local 400 fails

In August, the International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) Local 400 started its raid at Jones Marine and Cates on the West Coast.

August 19th was the start of a battle that could well mark the end of Local 400. S.I.U. members informed us that the President of the ILWU was holding a raid meeting with S.I.U. members from Jones in an attempt to convince them to join the ILWU. We attended the meeting and were shocked to hear the words that came out of the Local 400's President's mouth who took on a personal attack of the S.I.U. The result was the S.I.U. launching a court case in the British Columbia Superior Court for defamation.

The bottom line of the meeting was it showed how cowardly and desperate the ILWU Local 400 really is. At their union meeting of Sept. 8th, they announced that they had to raid the S.I.U. because they were in financial trouble!! They did not give their members a financial report when asked but instead told them "next month". They are going broke because of poor leadership and misguided ideals and will say anything and everything to get their hands on more dues money.

Thousands of dollars spent on a failed raid

Now that Local 400 has spent tens of thousands of dollars on a raid that failed and legal fees, more money will be needed and ILWU local 400 members will have to pay for the loss.

The facts are clear. Local 400 was, and is, a bad deal for Seafarers. Higher dues. Less service. Nothing new to offer.

At Cates, it was the same story. Nothing new to offer. S.I.U. members at Cates who enjoy the job security provided by a long term, stable contract with signing bonuses built in. The tactics used by Local 400 in this effort amounting to threatening our members that unless they joined the ILWU they would soon be out of work.

News flash Local 400: the S.I.U. is not going anywhere and we plan on getting every single job that our members are entitled to. S.I.U. members working at Cates did not fall for the dirty tricks of Local 400. Our members saw through the deception of "dove tailed" seniority lists that would have put some of our members further down and out of work.

They saw through the empty promises.

All the ILWU had to offer was higher Union dues, their members having to pay \$80.00 per month. Less service with the ILWU never coming to the dock unless it was to raid another union!!

The bottom line is this raid was a complete disaster because S.I.U. members could not be fooled into giving up their job security and membership in Canada's largest Maritime Union.

We thank all the members who supported their Union during this raid and we look forward to serving you for many years to come.

LaFarge

LaFarge has advised us that they are working on getting the contract back for Richmond Terminals which would mean a huge increase in the volumes of cement carried on S.I.U. crewed tugs and barges. This contract had been awarded to non union operators in the past and LaFarge has made a bid to return it to Union crewed vessels at no cost increase to the owners. Along with the CMSG we are working with LaFarge to insure they can get this contract without any losses to our membership. In consultation with the membership we look forward to this increase in cargo in order to secure more job security for S.I.U. members and their families on the West Coast.

Coastal Intermodal

It appears as if the S.I.U. will again be gaining jobs on the West Coast as Coastal will be taking over the rail end of Seaspan. This move will see three vessels moved over to SCIC under S.I.U. contract and again offer more job opportunities to S.I.U. members. One hurdle the company is trying to overcome is unfair subsidies from the government to BC ferries. Once the sale of these vessels is completed the S.I.U. will be working very hard to have the government treat everyone on a level playing field.

Fraser River Pile and Dredge (FRPD)

We are very pleased to announce that the membership has voted in favor of a new four year agreement at FRPD. As most are aware, we entered

into conciliation over this agreement when the company refused to offer S.I.U. members the same wage increases as the CMSG. We were looking for a three year term of 3% each year but during conciliation agreed to a four year deal with 3% wages increases in each year of the agreement. Needless to say the members were thrilled with the outcome and once again, we have proven that with good negotiations a long term stable contract can be achieved.

The S.I.U. is pleased to announce that Brother Mike Lucarz has been appointed as Representative in the Vancouver office of the S.I.U.. Mike comes to us after many years of service working with Cates on the tugs in Vancouver. He is well respected among his peers at Cates and we are confident he will serve the membership well.

Our Constitution is our Guide

I would like to close off my article by reminding the membership what it means to belong to the S.I.U.. We may all have our different opinions on how things should be done, and what road we need to take to get them done, but we also have many things we agree on. The S.I.U. operates with a very strong constitution that clearly states what is expected of the officials and the membership. We recommend every member take the time to read it. Inside the front cover of the constitution there is a very interesting line that reads: EVERY SEAFARER IS GUARANTEED - "The assurance that his brother Seafarers will stand with him in his defense of the democratic principles set forth in this Constitution of the Union."

The meaning of this is clear; when one of us is under attack we are all under attack!! The ILWU local 400 attacked the very foundation of our Union when they attacked our membership at Cates and Jones. As a group, as a Brotherhood, the members soundly beat away the attack and sent the ILWU Local 400 running for the hills. We think the ILWU Local 400 finally understands that when you attack the S.I.U. you had better make sure you have the guts to see the battle through because all of the S.I.U. membership, all of the Brotherhood of the Sea is going to fight back as hard as we possibly can in order to protect the jobs of our Brothers and Sisters!!!

Safe Sailing!!



Drew Thompson, Peter Billaux, Tom Wishart



Sergio Gonzalez, Glen Steele, Bob Anderson



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND WEST COAST

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET CÔTE OUEST



Le raid du Local 400 de l'ILWU a raté

En août, le Local 400 de l'ILWU a entrepris un raid chez Jones Marine et chez Cates sur la Côte Ouest.

Le 19 août, fut le début d'une lutte qui pourrait fort bien marquer la fin du Local 400. Les membres du S.I.U. nous ont informés que le président du ILWU tenait une réunion avec des membres du S.I.U. travaillant chez Jones, dans le but de les convaincre de se joindre au ILWU. Nous avons assisté à la réunion et avons été choqués d'entendre les mots qui sont sortis de la bouche du président du Local 400 et qui déclenchait une attaque personnelle contre le S.I.U. Le S.I.U. a alors pris des procédures judiciaires pour diffamation devant la Cour supérieure de la Colombie-Britannique.

Cette réunion a démontré combien lâche et désespéré est le Local 400 du ILWU. Lors de leur réunion syndicale du 8 septembre, ils ont annoncé qu'ils devaient attaquer le S.I.U., parce qu'ils étaient en difficulté financière!! Ils n'ont pas remis à leurs membres un rapport financier lorsqu'ils en ont fait la demande disant qu'ils le recevraient le mois suivant. Ils n'ont pas d'argent en raison de la mauvaise gestion et d'idées peu judicieuses et ils sont prêts à dire n'importe quoi pour mettre la main sur le revenu de cotisations.

Des milliers de dollars pour un raid raté

Maintenant que le Local 400 a dépensé des dizaines de milliers de dollars pour un raid raté en plus des frais juridiques, encore plus d'argent sera nécessaire et les membres du Local auront à couvrir ces pertes.

Les faits sont clairs. Le Local 400 était et est une mauvaise affaire pour les marins. Des cotisations plus élevées. Moins de service. Rien de nouveau à offrir.

Chez Cates, la même histoire s'est répétée. Rien de nouveau à offrir. Les membres du S.I.U. chez Cates profitent de la sécurité d'emploi procurée par une convention de longue durée comprenant des primes. Les tactiques utilisées par le Local 400 équivalaient à menacer nos membres qu'à moins qu'ils se joignent au ILWU, ils seraient bientôt sans travail. Le Local 400 devrait réaliser que le S.I.U. est bien présent et nous comptons obtenir chaque emploi qui appartient de droit à nos membres. Les membres du S.I.U. chez Cates n'ont pas été dupes des astuces du Local 400. Nos membres ont constaté en vérifiant les listes d'ancienneté que certains de nos membres seraient au bas des listes et sans travail. Ils n'ont pas été bernés par les promesses sans fondement.

Tout ce que le ILWU avait à offrir se limitait à

des cotisations mensuelles de 80 \$. Moins de service avec le ILWU, aucune rencontre sur les quais, sauf pour planifier un raid contre un autre syndicat.

Tout compte fait, ce raid a été un désastre complet car les membres du S.I.U. ne pouvaient être dupes et renoncer à leur sécurité d'emploi et à leur statut de membre au sein du plus important syndicat maritime au Canada.

Nous remercions tous les membres qui ont soutenu leur syndicat au cours de ce raid et nous anticipons continuer à vous servir durant de nombreuses autres années.

LaFarge

Des représentants de LaFarge nous ont avisé qu'ils font tous les efforts pour reprendre le contrat de Richmond Terminals ce qui représenterait une augmentation considérable des cargaisons de ciment transportées par les remorqueurs et barges avec équipages du S.I.U. Ce contrat avait été attribué à des compagnies non syndiquées et LaFarge a offert d'effectuer le transport sur des embarcations avec équipages du S.I.U. sans augmentation des coûts. Après avoir consulté nos membres, de concert avec la GMMC, nous collaborons avec LaFarge pour assurer l'obtention de ce contrat sans perte de revenus à nos membres. Nous espérons que la compagnie obtiendra ce contrat; cette augmentation de cargaison assurera une plus grande sécurité d'emploi pour les membres du S.I.U. et leurs familles sur la côte Ouest.

Coastal Intermodal

Tout indique que le S.I.U. obtiendra des emplois de plus sur la côte Ouest alors que Coastal transportera les arrivages de marchandises acheminées sur le réseau ferroviaire de Seaspan. Trois navires seront transférés à SCIC sous contrat avec le S.I.U. et ils créeront de nombreuses opportunités d'emploi aux membres du S.I.U. La compagnie tente de surmonter les subventions injustes versées par le gouvernement aux traversiers de la Colombie-Britannique. Lorsque la vente de ces navires aura été complétée, le S.I.U. fera tous les efforts afin d'amener le gouvernement à traiter tout le monde avec équité.

Fraser River Pile and Dredge (FRPD)

Nous sommes heureux d'annoncer que les membres ont ratifié une convention d'une durée de quatre ans avec FRPD. Nous avons fait appel à la

conciliation lorsque la compagnie a refusé d'offrir aux membres du S.I.U. des augmentations de salaire comparables à celles consenties à la GMMC. Nous demandions une entente de trois ans avec augmentation de trois pour-cent mais à la suite de la conciliation nous avons accepté une entente de quatre ans avec augmentation de trois pour-cent à chaque année. Il va sans dire que les membres ont été enchantés du résultat et une fois de plus, nous avons prouvé que de bonnes négociations permettent de conclure une entente stable de longue durée.

Le S.I.U. est heureux d'annoncer que confrère Mike Lucarz a été nommé représentant à la salle d'embauche de Vancouver. Mike a travaillé durant de nombreuses années à bord de remorqueurs de Cates à Vancouver. Il est respecté par ses confrères chez Cates et nous avons confiance qu'il répondra aux besoins des membres.

Notre Constitution est notre guide

J'aimerais terminer mon article en rappelant aux membres ce que signifie être membre du S.I.U. Nous pouvons avoir des divergences d'opinion sur la façon de faire des choses et comment atteindre nos objectifs mais nous sommes habituellement d'accord sur de nombreuses questions. Le bon fonctionnement du S.I.U. est régi par notre Constitution qui stipule clairement ce qu'on attend des officiers du Syndicat et des membres. Nous recommandons à tous les membres de prendre le temps de lire la Constitution. À l'intérieur de la page couverture de la Constitution on peut lire : Chaque marin reçoit les garanties suivantes : « l'assurance que ses frères Marins défendront avec lui les principes démocratiques contenus dans la Constitution du Syndicat. »

Ce texte est clair; lorsque l'un d'entre nous est attaqué, nous sommes tous attaqués. Le Local 400 du ILWU a attaqué le fondement même de notre Syndicat lorsqu'il a attaqué nos confrères chez Cates et Jones. En tant que groupe, au sein d'une fraternité, les membres ont solidement riposté à l'attaque et ont mis en déroute le Local 400 du ILWU. Nous croyons que le Local 400 du ILWU comprend enfin que lorsque vous attaquez le S.I.U. vous devez vous assurer d'avoir le courage de lutter jusqu'au bout parce que tous les membres du S.I.U., tous les membres de la Fraternité de la Mer, riposteront aussi sévèrement que nous pouvons le faire afin de protéger les emplois de nos confrères et de nos consœurs!!!

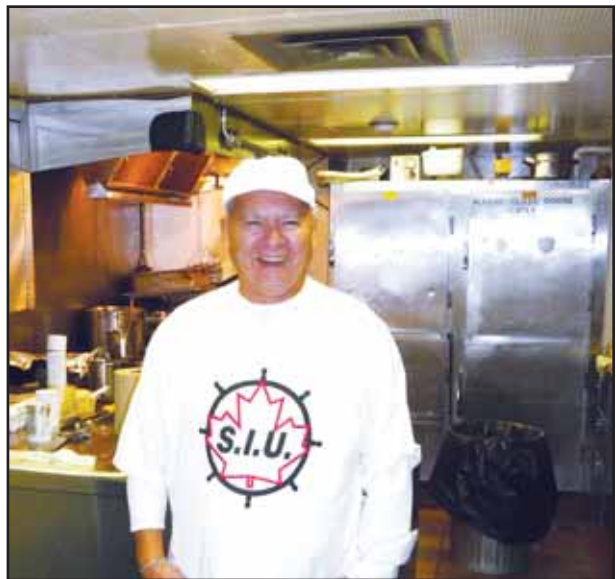
Bonne navigation en toute sécurité !



Gary Sananin



Steve Salzborn, George Ivany



Wes Toye



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND WEST COAST



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET CÔTE OUEST

Short Sea Shipping Growing

The Kathryn Spirit recently departed Hamilton, Ontario, with her decks loaded with containers. It had been reported by the Halifax Herald in September that a deal was in the works to strengthen a short sea shipping link between Hamilton and Halifax.

The containers had previously been shipped from Hamilton by tug and barge by Sea3 Inc, a wholly owned Port of Hamilton Company. These containers were taken to Montreal.

A spokesman for the Port of Hamilton said there will likely be a requirement for a vessel that could carry 300 or 500 containers to make the service viable. We hope they found that vessel in the Kathryn Spirit.

Cargo Report

Iron Ore continued its slump in September. Shipments from US and Canadian ports were down 51.5 percent compared to a year ago. For the year, ore is down 58 percent.

So far for the St Lawrence Seaway, total tonnage is off 35 percent from 2008. Shipments of grain were only down two percent.

Owen Sound Transportation

Business has been steady for Pelee Island Transportation's ferries Jiimaan and Pelee Islander. With Pelee Island's annual pheasant hunt the ferries will be running at capacity for the next few weeks. Both ferries have been running out of Kingsville as the Leamington dock is currently undergoing some improvement work. The improvements should be finished by the end of the season and operational for next year.

The Chi-Cheemaun is set to return to Owen Sound for the winter after another season of carrying cars and passengers between Tobermory and Manitoulin Island for Owen Sound Transportation. Compared to other sectors of the marine industry, the ferry service did very well with a decline in traffic of only around 4%. The crew

will finish off the season by stringing thousands of Christmas lights on the ship for Owen Sound's annual festival.

More ships refitting

Now with the fall shipping season upon us, many of our ships that were laid up are now out and with first ship's visits of the season, our members are happy to be back to work and are glad to see our Union representatives are still there for them no matter what time of day or night.

Medical Certificates Required

Check that your medical certificate is valid as many companies are now accepting only Transport Canada medical certificates issued from Ottawa. Ask any of your officials in the hiring halls and we will assist you in obtaining the correct one that is needed.

Work safely.

Croissance du transport maritime sur courte distance

Le Kathryn Spirit a récemment quitté Hamilton en Ontario avec ses ponts chargés de conteneurs. Nous avons appris par le journal Herald de Halifax en septembre, qu'un accord avait été conclu afin d'établir un lien de transport maritime sur courte distance entre Hamilton et Halifax.

Les conteneurs avaient précédemment été expédiés de Hamilton par remorqueur et barge par Sea3 Inc., une entreprise appartenant à part entière au port de Hamilton. Ces conteneurs avaient été transportés à Montréal.

Un porte-parole pour le port de Hamilton, a déclaré qu'il leur faudrait trouver un navire pouvant transporter 300 ou 500 conteneurs pour que le service soit rentable. Nous espérons que le Kathryn Spirit répondra à leurs attentes.

Rapport sur les cargaisons

Le transport de minerai de fer a continué à décroître en septembre alors que les cargaisons à partir des ports américains et canadiens ont diminué de 51,5 % par rapport à l'an dernier. Cette année, le transport de minerai est en baisse de 58 pour cent.

Jusqu'à présent, le tonnage sur la Voie maritime du Saint Laurent, est en baisse de 35 pour cent par rapport à 2008. Les chargements de céréales sont en baisse de seulement deux pour-cent.

Owen Sound Transportation

Owen Sound Transportation rapporte que ses activités sur les traversiers Jiimaan et Pelee Islander ont été stables par rapport aux années antérieures. Ces deux traversiers seront exploités à leur pleine capacité au cours des prochaines

semaines à l'occasion de la chasse aux faisans. Les deux traversiers partent de Kingsville alors que le port de Leamington subit présentement d'importants travaux de rénovation. Ces améliorations devraient être terminées d'ici la fin de la saison et tout reviendra à la normale dès l'an prochain.

Le Chi-Cheemaun est prêt à retourner à Owen Sound pour l'hiver après une autre saison de transport de voitures et de passagers entre Tobermory et Manitoulin Island pour le compte d'Owen Sound Transportation. Par rapport aux autres secteurs de l'industrie maritime, le service de traversier a connu une bonne saison, accusant une baisse de seulement quatre pour-cent.

L'équipage terminera la saison en installant des milliers de lumières de Noël à bord du navire pour le festival annuel d'Owen Sound.

Plusieurs navires reprennent leurs activités

Alors que la saison de navigation automnale est arrivée, bon nombre de navires qui avaient été dégrésés ont repris leurs activités. Nos membres sont heureux d'être de retour au travail et de revoir nos représentants syndicaux présents et prêts à leur venir en aide à toute heure, jour et nuit.

Certificats médicaux requis

Nous vous incitons à vérifier vos certificats médicaux car plusieurs compagnies n'acceptent maintenant que les certificats de Transport Canada délivrés à partir d'Ottawa. Renseignez-vous auprès d'un des représentants dans les salles d'embauche et nous vous aiderons à obtenir le certificat requis. Bonne fin de saison.



Roberta Moulund, Jacqueline Delorey, Paul Park, Ashley Cartwright



Rodney Harris, Mohamed Lahidiri, Kurt Friedrich, Marjorie Graham