



Le S.I.U. rend hommage
aux gens de mer

Creating more jobs for S.I.U. members

Nouveaux emplois pour les membres du S.I.U.

CSL's Atlantic Superior back under Canadian Flag

(See page 3 for more details
on innovative project)

L'Atlantic Superior de CSL de retour sous drapeau canadien

(Autres détails en page 3
sur un projet innovateur)



Algoma Spirit, first of three bulkers added to Algoma fleet

Algoma Spirit, premier de trois vraquiers ajoutés à la flotte Algoma



More details
on the three
bulkers
on page 3

Plus amples
détails sur les
trois vraquiers
en page 3



The S.I.U. pays tribute
to Seafarers

Seaspan

Canada Industrial Relations Board orders consolidation vote

S.I.U. and ILWU members working for Seaspan are
voting to select their bargaining agent following a
decision by the Canada Industrial Relations Board.

(More details on pages 2, 3, 15 and 16)

Le Conseil canadien des relations industrielles ordonne un vote de regroupement

Les membres du S.I.U. et du ILWU à l'emploi de
Seaspan votent dans le but de choisir leur agent
négociateur à la suite d'une décision du Conseil
canadien des relations industrielles.

(autres détails en pages 2, 3, 15 et 16)



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

All Seaspan sailors will have the opportunity to elect their bargaining agent

After many long months of waiting, sailors working for Seaspan will finally have the opportunity to elect the union of their choice to represent them and negotiate on their behalf all agreements that concern them and all their collective agreements with Seaspan.

Following the merger of companies whose crew members were, either members of the S.I.U., or members of the ILWU, the Canada Industrial Relations Board decided it was advisable that all Seaspan seafarers be represented by only one trade union and ordered the consolidation vote of all sailors working for Seaspan.

We congratulate the Canada Industrial Relations Board for having taken the decision of ordering the consolidation vote. As a result, all Seaspan sailors will have the opportunity to benefit from the same working conditions.

The Sailors' Union

The S.I.U. has represented sailors on the West Coast and in other parts of our great country for more than 60 years. The S.I.U. knows the living and working conditions sailors want because our leaders and negotiators have worked as sailors. They negotiate collective agreements that meet the needs of sailors and allow them to enjoy a good life, for them and for members of their families.

S.I.U. members have had over these years the opportunity of determining the advantages offered by the S.I.U., the presence of Union representatives on the docks and aboard ship, the inclusion of fellow crewmembers from their bargaining unit on the negotiating committee and the requirement that members of the bargaining unit approve and ratify any collective agreement before it comes into effect.

The S.I.U. is a Sailors Union and we look forward to welcoming ILWU members within our ranks. By joining the S.I.U., they become fully-fledged members of the S.I.U. with all the rights and privileges that have made the S.I.U., the most important and most respected Sailors' Union in Canada.

The S.I.U. being a national union with collective agreements from sea to sea, S.I.U. members have the option to register, if they wish, in any of our hiring halls across Canada and to get jobs aboard a wide variety of ships, tugs, self-unloaders, ferries, dredges, chemical and petroleum tankers.

The consolidation vote comes at the right time. The economy is rebounding, consumers and companies are optimistic and our industry is thriving. On the West Coast, as in all other parts of Canada, S.I.U. members have an excellent opportunity to get jobs. We recommend ILWU members read this edition of The Canadian Sailor and learn more about our Union. You will find that your chosen profession, as a professional seafarer, gives you excellent opportunities for now and for the future, to get good jobs, good wages as well as good working and living conditions.

When you become a S.I.U. member, you are guaranteed the same protection, as all other S.I.U. members, by the Union Constitution and the National Shipping Rules. Ask one of our representatives to give you a copy of these important documents.

As a S.I.U. member, you will share the feeling of pride felt by other members and you will understand why the S.I.U. is renowned and recognized as The Brotherhood of the Sea.

Tous les marins de Seaspan auront l'opportunité d'élire leur agent négociateur

Après de long mois d'attente, les marins à l'emploi de Seaspan ont finalement l'opportunité d'élire le syndicat qui les représentera et qui négociera en leur nom toute entente qui les concerne et toutes leurs conventions collectives avec Seaspan.

À la suite de la fusion de compagnies dont les membres d'équipage étaient, soit membres du S.I.U., soit membres du ILWU, le Conseil canadien des relations industrielles a jugé préférable que tous les employés de Seaspan soient représentés par un seul et unique syndicat et a ordonné le vote de regroupement de tous les marins à l'emploi de Seaspan.

Nous félicitons le Conseil canadien des relations industrielles d'avoir pris cette décision et d'avoir ordonné ce vote de regroupement. Ainsi, tous les marins à l'emploi de Seaspan pourront bénéficier de conditions de travail identiques.

Le Syndicat des marins

Le S.I.U. représente des marins sur la Côte Ouest et dans d'autres régions de notre grand pays depuis plus de 60 ans. Le S.I.U. connaît les conditions de travail et de vie à bord que désirent les marins parce que nos dirigeants et négociateurs ont été des marins. Ils négocient des conventions collectives qui répondent aux besoins des marins.

Les membres du S.I.U. ont eu depuis de nombreuses années, l'opportunité de déterminer les avantages qu'offre le S.I.U., la présence de représentants du Syndicat sur les quais et à bord des navires, l'inclusion de confrères de travail de cette unité de négociation au sein du comité de négociation et l'exigence que les membres de l'unité de négociation approuvent et ratifient toute convention collective avant qu'elle n'entre en vigueur.

Le S.I.U. est un syndicat de marins et il est heureux d'accueillir dans ses rangs, les membres du ILWU qui en devenant membres du S.I.U. deviennent membres à part égale, avec tous les droits et privilèges qui ont fait du S.I.U., le plus important syndicat de marins au Canada.

Le S.I.U. étant un syndicat national avec des conventions collectives d'un océan à l'autre, ses membres ont l'opportunité, s'ils le désirent, de s'inscrire dans toute salle d'embauche du S.I.U. et de naviguer sur une variété de navires, remorqueurs, vraquiers, auto-déchargeurs, traversiers, navires-citernes de produits chimiques ou pétroliers.

Le moment est propice pour le vote de regroupement. L'économie est repartie, les consommateurs et les sociétés ont confiance et notre industrie prospère. Sur la Côte Ouest, comme à travers le Canada, les membres du S.I.U. ont d'excellentes opportunités d'emplois. Nous suggérons aux membres du ILWU de lire cette édition du Marin Canadien et de mieux connaître notre syndicat. Vous constaterez que la profession que vous avez choisie, en qualité de marin professionnel, vous offre une excellente opportunité, pour maintenant et pour l'avenir, d'obtenir de bons emplois, de bons salaires et de bonnes conditions de travail et de vie à bord.

En devenant membre du S.I.U., vous avez la garantie d'obtenir la même protection que tous les autres membres du S.I.U. en vertu de la Constitution du Syndicat et des Règlement nationaux d'embauche. Demandez à l'un de nos représentants de vous remettre une copie de ces importants documents.

En qualité de membre du S.I.U., vous partagerez le sentiment de fierté qui anime les membres du S.I.U. et vous comprendrez la raison pour laquelle le S.I.U. est reconnu la Fraternité de la mer.

Michel Desjardins



Jim GIVEN

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT



CSL's Atlantic Superior back under Canadian Flag

As mentioned at our membership meetings CSL has returned the Atlantic Superior to Canadian Flag and she will be performing important duties in the Gulf from Sept-Iles.

CSL has landed a contract to move cargo from the shores of Sept-Iles to a waiting transfer vessel anchored in the bay. The transfer vessel will be a 200k ton vessel moving product back and forth to overseas as the Atlantic Superior and her Canadian crew run the product from shore. CSL has the expertise in this type of cargo movement and have great confidence that S.I.U. members can get the job done on time and safely. Members from the retired Halifax had first opportunity for the jobs on the Superior but due to the unique nature of this job and long term location, the Union was able to negotiate that they would have right of refusal. What this meant was they would retain recall rights for other vessels, and the right to severance.

Unique opportunity

Also being negotiated is a system that would see our members working on a relief system that would allow for time away from the project during the course of the year. The way the operation will unfold is 75% of the vessel's time will be spent on the shuttle run, and 25% will be spent as "down" time waiting for the transfer vessel to return. As such members will see the hours of work fluctuate between very busy run times to regular maintenance time. With the variation in hours the time off will assure members are at the top of their game and able to perform the work safely and efficiently. All other conditions of employment will be governed by the current collective bargaining agreement.

CSL and the Union are both very confident that our members can get the job done and set the tone for future

development of this unique opportunity.

Algoma brings in three ex-Viken vessels

Algoma's plans to bring in the ex Viken vessels is reported to be on track. The Algoma Spirit is reported to be the first vessel that will come under the S.I.U. flag sometime soon followed by the Algoma Discovery and Algoma Guardian. These vessels will be a welcome addition with the removal of the Canyon-Ontario-Isle and North. Crewing numbers have been set for these vessels and they will fall under the Algoma Collective Bargaining Agreement. As a note of interest, our S.I.U./ITF Inspectors report that these vessels are in wonderful condition.

Negotiations

We have recently sent out a notice to the members employed with Algoma Tankers to send in all proposals for negotiations that are forthcoming. We urge all members to play an active role in the process and submit proposals.

Rigel negotiations will be starting shortly and we thank the crews of the vessels for all proposals. It is refreshing to know the membership is looking at negotiations in a realistic frame of mind based on current economic conditions.

Coastal negotiations have been completed by Patrice Caron and Hugo Boisjoly and the tentative agreement has been mailed to the membership to vote. Results will be in soon and we will keep members up to date.

Negotiations with several companies are set to begin on the West Coast of Canada with Lafarge, Jones Marine, Harkin and others. Negotiating committees will be formed in the near future and we will be meeting before hand to go

through proposals.

Upcoming negotiations with Algoma and CSL

As you are all aware we will also be facing negotiations soon with Algoma and CSL for renewal of the "lakes" agreements. We are currently putting a survey together which will be sent to all vessels for members input. Please take the time to fill out the survey in order for us to get a clear picture for negotiations. This will not prevent members from still sending in their individual proposals as well.

We thank all members for their continued support during all negotiations no matter what company you are with. Your valued contributions assist your coworkers and Brothers of the Sea to maintain what they have gained over the years and provide more for their families. When you donate your time, it is noticed and appreciated by the Union executive and all members.

Economic conditions seem to be improving

As the economic conditions seem to be on the rebound we have seen an increase in steel production which means more work for S.I.U. crewed vessels. All cargo is up from last year, which is not a hard thing to do as last year was terrible, but it is keeping the fleets running. Overall, things are still down approx 15% but the rebound is happening. One area of concern, which was last year's saving grace, we have heard reports grain shipments may be down this year. Being optimistic though we feel the year will present itself as a positive one in the end.

Until next issue, safe sailing to all our Brothers and Sisters

Retour de l'Atlantic Superior de CSL sous drapeau canadien

Tel que mentionné lors des réunions des membres, l'Atlantic Superior de CSL est de nouveau sous drapeau canadien et il remplira d'importantes fonctions dans le Golfe à partir de Sept-Iles.

CSL a obtenu un contrat pour transporter des cargaisons à partir des rives de Sept-Iles jusqu'à un imposant navire de 200 k tonnes ancré au large et qui fera la navette, de son point de chargement au large de Sept-Iles, à des ports outre-mer alors que l'Atlantic Superior et son équipage demeureront au pays. CSL a développé une grande expertise dans le déplacement de telles cargaisons et a confiance que les membres du S.I.U. peuvent faire le travail selon les échéances et en toute sécurité. Les membres qui étaient à bord du Halifax ont la priorité pour ces emplois à bord du Superior mais en raison de la nature particulière et de la durée de ces emplois, le Syndicat a obtenu que ces membres aient le droit de refus tout en conservant leur droit de rappel pour d'autres navires ainsi que leur droit à une indemnité de fin d'emploi.

Opportunité unique

Des négociations ont également porté sur un système de relève qui permettrait des congés pendant l'année. Le navire sera en service de navette durant 75% du temps et 25% du temps dans l'attente du retour du navire transporteur. Ainsi, les membres verront leurs heures de travail varier considérablement, de périodes de grande activité à des périodes limitées à l'entretien du navire. Les heures de congé permettront aux membres de se reposer et d'être prêts à faire leur travail efficacement et en toute sécurité. Toutes les autres conditions de travail sont celles prévues par la convention collective en vigueur.

CSL et le Syndicat sont très confiants que nos membres peuvent accomplir ce travail et préparer la voie au développement futur de cette opportunité bien particulière.

Algoma importe trois navires Viken

Le projet d'Algoma d'importer des navires qui appartenaient à Viken progresse tel que prévu. L'Algoma Spirit sera le premier navire qui accueillera un équipage du S.I.U. et il sera suivi des Algoma Discovery et Algoma Guardian. Ces navires seront les bienvenus pour remplacer les Canyon, Ontario, Isle et North. La dotation en équipage pour ces navires a été déterminée et ils seront couverts par la convention collective en vigueur avec Algoma. Il faut souligner que nos inspecteurs S.I.U./ITF rapportent que ces navires sont en excellent état.

Négociations

Nous avons fait part aux membres à l'emploi d'Algoma Tankers de nous faire parvenir leurs propositions en vue de prochaines négociations. Nous invitons tous les membres à jouer un rôle actif dans le processus et à soumettre des propositions.

Les négociations avec Rigel commenceront sous peu et nous remercions les équipages des navires d'avoir transmis leurs propositions. Il est agréable de constater qu'à l'approche des négociations, les membres font preuve de réalisme compte tenu des conditions économiques actuelles. Les négociations avec Coastal Shipping ont été complétées par Patrice Caron et Hugo Boisjoly et l'entente de principe a été transmise aux membres qui sont appelés à voter. Les résultats seront connus sous peu et les membres en seront informés.

Des négociations débiteront bientôt sur la côte ouest avec plusieurs compagnies incluant Lafarge, Jones Marine, Harkin et quelques autres. Des comités de négociation seront formés dans un avenir prochain et nous nous réunirons avant, afin de réviser les propositions des membres.

Négociations prochaines avec Algoma et CSL

Nous entreprendrons bientôt des négociations avec Algoma et CSL pour le renouvellement des conventions sur les Grands Lacs. Nous préparons présentement un sondage qui sera transmis à tous les navires afin de recueillir les opinions des membres. Veuillez prendre le temps de compléter ce sondage afin de nous permettre de connaître vos attentes pour ces négociations. Les membres auront l'opportunité de transmettre également leurs propositions personnelles.

Nous remercions tous les membres de leur appui continu pendant ces négociations quel que soit votre employeur. Votre participation au processus aide vos collègues et confrères de la Fraternité de la mer à protéger les acquis mérités au cours des années et à pourvoir encore mieux aux besoins de votre famille. Le temps que vous consacrez au service du Syndicat est grandement apprécié par le Conseil d'administration et par tous vos confrères.

Les conditions économiques semblent s'améliorer

Les conditions économiques semblent meilleures et nous pouvons constater une augmentation de la production d'acier, ce qui signifie encore plus de travail pour les navires avec équipages du S.I.U. Le volume de cargaisons est à la hausse par rapport à l'an dernier, une année terrible que nous préférons tous oublier et les navires sont en service. De façon générale, les cargaisons sont en baisse de 15% des prévisions mais une amélioration se fait sentir. Des rumeurs veulent que les chargements de blé, qui nous ont été d'un grand secours l'an dernier, seraient en baisse cette année.

Étant optimiste, nous croyons que tout compte fait, l'année sera favorable.

Nous vous souhaitons, confrères et consœurs, bonne saison et travaillez prudemment.



Désirée GRALEWICZ



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

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

Another very successful training season

The 2010 training courses offered by the Seafarers' Training Institute (STI) in cooperation with the participating companies was, once again, a very successful training program. Members who attended the training courses dispensed by professional instructors reported they enjoyed the theoretical and practical sessions offered. They were particularly pleased with the emphasis given by the instructors on the development of methods to work more safely and efficiently.

The courses were offered this winter to AB's, mechanical assistants, tunnelmen and galley personnel.

Members who attended the courses offered this winter are featured on pages 8 and 9 of this edition of The Canadian Sailor. They deserve our congratulations and we wish them success in their career.

More training ahead

The STI Technical Committee will undertake, over the coming months, a thorough review of all training programs offered by STI, including course contents. The primary objective is to ensure our training programs cover all areas and meet the requirements of the Marine Occupational Health and Safety (MOHS) Regulations made pursuant to the Canada Labour Code.

In addition to ensuring S.I.U. members continue to receive the best and most updated training, STI trustees want to give members who have attended our training courses five years ago or more, the opportunity to be brought up to date on the latest information available to protect their health and safety. More information on the programs that will be offered next winter will be provided in the forthcoming editions of The Canadian Sailor.

Keep your personal file updated

Our records Department has mailed out receipts acknowledging the union dues paid out to your Union. Unfortunately, many have been returned by Canada Post indicating that the addressee had moved.

If you have not received this important document that entitles you to credits on your income tax report, please communicate with the Records Department.

We take this opportunity to remind all members of the importance to advise the Records Department of any changes in their personal information, such as marital status, home address and telephone numbers. We understand members may advise their employers of changes to important information but your Records Department should also be notified to make sure you receive the annual receipt of Union dues you have paid to the S.I.U. and which entitle you to Income Tax credits, your copy of The Canadian Sailor and other important communications from your Union.

Enjoy a good season and work safely.

Autre saison de formation très réussie

Les cours de formation offerts en 2010 par l'Institut de Formation des Marins (IFM) en coopération avec les sociétés participantes se sont de nouveau avérés très réussis. Les membres qui ont assisté à ces cours présentés par des instructeurs professionnels nous ont rapporté qu'ils ont fortement apprécié les sessions théoriques et pratiques qui ont été offertes. Ils ont particulièrement apprécié l'accent donné par les instructeurs sur le développement de méthodes de travail plus efficaces et plus sécuritaires.

Des cours ont été offerts cet hiver pour matelots qualifiés, mécaniciens adjoints, préposés au tunnel et le personnel du commissariat.

Les membres qui ont participé aux cours offerts cet hiver sont mis en évidence en pages 8 et 9 de cette édition du Marin Canadien. Ils méritent toutes nos félicitations et nous leur souhaitons bons succès dans leur carrière.

D'autres cours de formation à venir

Le comité technique de l'IFM entreprendra au cours des prochains mois, un examen exhaustif de tous les programmes de formation offerts par l'IFM, incluant le contenu des cours. L'objectif principal est d'assurer que nos programmes de formation couvrent tous les domaines et répondent aux exigences du Règlement sur la Santé et la Sécurité au Travail (navires) du Code canadien du travail. En plus d'assurer que les membres du S.I.U. continuent à recevoir les plus récents renseignements en ce qui a trait à la formation, les fiduciaires de l'IFM souhaitent donner aux membres qui ont participé à nos cours de formation il y a cinq ans ou plus, les plus récentes informations disponibles afin de protéger leur santé et leur sécurité.

De plus amples renseignements sur les programmes qui seront offerts l'hiver prochain vous seront transmis dans les prochaines éditions du Marin Canadien.

Gardez vos renseignements personnels à jour

Nos Services des Dossiers ont transmis à tous les membres les reçus des cotisations syndicales versées à votre Syndicat. Malheureusement, plusieurs ont été retournés par Postes Canada indiquant que le destinataire avait déménagé.

Si vous n'avez pas reçu ce document important qui vous donne droit à des crédits d'impôt sur le revenu, veuillez communiquer avec nos Services des Dossiers.

Nous rappelons également à tous les membres l'importance d'informer les Services des Dossiers de tout changement dans leurs renseignements personnels, tel que état matrimonial, adresse et numéro de téléphone. Les membres transmettent sans doute à leur employeur tout changement à ces renseignements importants mais nos Services des Dossiers doivent également être avisés afin d'assurer que vous recevez chaque année le reçu de vos cotisations syndicales payées au S.I.U. qui vous donne droit à des crédits d'impôt sur le revenu ainsi que votre copie du Marin Canadien et d'autres communications importantes de votre Syndicat.

Profitez d'une bonne saison et travaillez prudemment.



The John F. Fay, a new training vessel, was recently dedicated in memory of the late SIU of NA Executive Vice President John F. Fay. The ceremony was held at the Paul Hall Center in Piney Point.

Le navire d'entraînement John F. Fay a récemment été dédié à la mémoire de feu John F. Fay, ancien Vice-président exécutif du SIU of NA. La cérémonie a eu lieu au Paul Hall Center à Piney Point.

JUNE 2010 JUIN



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

President / Président
Michel Desjardins

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Jim Given

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Gralewicz

Medical Plan Administrator / Administratrice 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**
200 - 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
Mike Given
70 St.David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tél (905) 227-5212
Fax (905) 227-0130

Vancouver
Ryan Bergeron
201 - 267 West Esplanade
North Vancouver, B.C. V7M 1A5
Tel (604) 687-6699
Fax (604) 687-6897



Catina Sicoli

NON MARINE CATEGORY



CATÉGORIE NON-MARITIME

ITF Women's Conference "Making a Difference – Women Transport Workers in the 21st Century"

(Continued from March 2010 issue)

Women transport workers view the transport industry in a very bad light and among these perceptions are job entry level discrimination, equal pay for equal work not being applied, not having the same access to promotion, discrimination due to marital status or having children, women are more likely to obtain work as casual staff, temps or part-time workers and women in the transport industry cannot exercise full maternity rights.

The ITF is providing various tools to assist representatives by organizing various female gender oriented conferences, an ITF Women's Network where organizations with similar goals and fighting for the same thing may share information among people in the industry as well as an ITF Women's Online Discussion Group where members can post messages, chat, plan events and share files.

The ITF has asked each Union to provide a contact person who will monitor all female related industry issues, women's membership and to report back on trends and triumphs to the ITF. One example is celebrating small victories such as the opening of a women's toilet at a UK Port which had in the past only catered to men following a campaign launched following an ITF Women's Conference in August.

The ITF, as well as its affiliated Unions in the transport sector are working towards integrating women in the industry which, even in 2010, still has huge challenges and obstacles to overcome.

The SIU firmly believes in equal pay, equal opportunity, without giving importance to gender. There are however certain issues that are strictly gender related, such as maternity leave, which warrant special consideration. The S.I.U. stands firm on the principle that women temporarily leaving their position for maternity leave, should be and are reinstated to their position upon their return to work. Differentiating between genders for any reason has no place whatsoever in the SIU.

La conférence des femmes de l'ITF « faire une différence – les ouvrières du transport au 21^{ème} siècle »

(Suite de l'édition de mars 2010)

Les ouvrières du transport ont une très mauvaise impression de l'industrie du transport et parmi ces perceptions sont la discrimination au niveau de l'entrée au travail, la parité salariale, l'inégalité d'accès aux promotions, la discrimination en raison de l'état civil ou la charge d'enfants. Les femmes sont plus susceptibles d'obtenir un emploi temporaire ou à temps partiel et dans l'industrie du transport, les femmes ne peuvent pas exercer leurs pleins droits liés à la maternité.

L'ITF procure différents outils afin de permettre à ses représentantes d'organiser des conférences pour les femmes, un réseau ITF pour les femmes où des organismes partageant les mêmes buts et les mêmes défis peuvent partager de l'information parmi des personnes actives dans l'industrie ainsi qu'un groupe de discussion en ligne de femmes de l'ITF où les membres peuvent partager des messages, bavarder, planifier des événements et échanger des dossiers.

L'ITF a demandé à chaque syndicat de déléguer une personne ressource qui surveillera toutes les questions relatives aux femmes dans l'industrie, de recruter des femmes et de faire rapport à l'ITF des activités et des victoires méritées dans leur secteur. Un exemple de petite victoire obtenue après la conférence pour femmes en août dernier est l'ouverture d'une salle de toilette réservée aux femmes dans un port d'Angleterre alors que dans le passé, seuls les hommes avaient cet accès à de telles installations.

L'ITF, ainsi que ses syndicats affiliés dans le secteur du transport, travaillent à intégrer des femmes dans cette industrie qui, même en 2010, a encore d'énormes défis et obstacles à surmonter.

Le S.I.U. croit fermement à la parité salariale, à l'égalité des opportunités, sans importance au sexe de la personne. Il y a cependant certaines questions qui sont strictement reliées au sexe, comme le congé de maternité, qui justifient des considérations spéciales. Le S.I.U. croit fermement au principe que les femmes qui quittent temporairement leur position pour un congé de maternité, devraient être et sont rétablies dans leur position à leur retour au travail. Faire une distinction entre les sexes pour tout motif n'a pas sa raison d'être au sein du S.I.U.

Why workers need a Union

Following are excerpts from an article by Loren Steffy in the Houston Chronicle, a few days after the Deepwater Horizon tragedy.

Legal issues in rig blast drew a rapid response

Almost immediately after the Deepwater Horizon erupted in a fireball, belching black smoke skyward from the still surface of the Gulf of Mexico, the legal response began.

Rescued workers huddled in boats, floating near the blazing wreckage of the offshore rig for as long as 15 hours before they were brought ashore in Louisiana. Once there, they were herded into a hotel conference room to meet with representatives of Transocean, the rig's operator.

"They didn't send them home," said Kurt Arnold, an attorney representing three Transocean workers and the family of another who died in the blast. "They rolled them into a big room where they were told not to talk to anybody."

They weren't allowed to contact their families or attorneys.

Instead, Transocean representatives handed them documents they were supposed to initial and sign before they could leave, Arnold said.

The document asked them to initial this statement: "I was not a witness to the incident requiring the evacuation and have no firsthand or personal knowledge regarding the incident."

And this one: "I was not injured as a result of the incident or evacuation."

Many of the workers funneled through the process hadn't slept in 48 hours, Arnold said, and some had seen co-workers die in the blast.

Arnold, who's represented maritime workers in dozens of cases, said he expects the disclaimers will be followed by requests that they sign a legal waiver saying they won't sue.

The documents presented to workers at the Louisiana hotel may have little legal significance - the workers were under duress and may not have known the full extent of any injuries, and they could refuse to sign - but it shows a company working to protect itself from blame, even as it puts on a public face of concern for the welfare of its workers.

A Transocean spokesman said he wasn't familiar with company procedures or whether such documents were common in these situations.

With billions of dollars at stake, it's understandable that the companies involved in the accident are quick to erect legal protections. Already, Congress is considering removing liability caps for those responsible.

Not much of a welcome

The debate over who is to blame doesn't matter to the workers who endured the tragedy, nor to the family of the 11 workers who died in the blast.

Those who made it back to shore were greeted not by the warm embrace of family but by the cold reality that the legal response to the tragedy had already begun.

Les travailleurs ont besoin d'un syndicat

(Extraits d'un article par Loren Steffy dans le Houston Chronicle, quelques jours après la tragédie du Deepwater Horizon)

Les questions juridiques ont attiré une réponse rapide

Dès que la plate-forme éclata dans une boule de feu, laissant échapper une colonne de fumée noire dans le Golfe du Mexique, la réaction juridique a débuté. Les travailleurs rescapés, reclus dans des bateaux, flottèrent près de l'épave de la plate-forme en flammes, pendant près de 15 heures avant d'être conduits en Louisiane. Ils furent ensuite amenés dans une salle de conférence d'un hôtel pour rencontrer des représentants de Transocean, opérateur de la plate-forme.

«Ils n'ont pas reconduit les travailleurs chez eux.», a déclaré Kurt Arnold, un avocat représentant trois travailleurs de Transocean et la famille d'un autre travailleur décédé lors de l'explosion.

«Ils les ont gardés dans une grande salle et leur ont dit de ne parler à personne.»

Ils n'ont pas été autorisés à communiquer avec leurs familles ou leurs avocats. Plutôt, Arnold dit que les représentants de Transocean leur remirent des documents qu'ils étaient censés parapher et signer avant de pouvoir partir.

Le document demandait de parapher la déposition suivante : «Je n'ai pas été un témoin de l'incident nécessitant l'évacuation et je n'ai aucune connaissance personnelle concernant l'incident».

Et ce qui suit : «Je n'ai pas été blessé par suite de l'incident ou de l'évacuation.» Plusieurs parmi ces travailleurs n'avaient pas dormi depuis 48 heures, Arnold a déclaré, et certains ont vu des collègues mourir dans l'explosion. Arnold, qui a représenté des travailleurs maritimes dans des dizaines de cas, a déclaré qu'il attend que l'avis de non-responsabilité soit suivi de demandes aux travailleurs qu'ils signent une renonciation juridique disant qu'ils ne prendraient aucune action en justice.

Les documents présentés aux travailleurs à l'hôtel de la Louisiane peuvent avoir peu d'importance juridique - les travailleurs étaient sous la contrainte et ne pouvaient connaître l'ampleur de toutes leurs blessures et ils pouvaient refuser de signer - toutefois, ceci démontre une société s'empressant de se protéger contre les responsabilités, même si elle crée une image d'être préoccupée par le bien-être de ses travailleurs.

Un porte-parole de Transocean a déclaré qu'il n'était pas familier avec les procédures de la compagnie ou si ces documents étaient coutumiers dans ces situations. Avec des milliards de dollars en jeu, il est compréhensible que les entreprises impliquées dans l'accident soient rapides à établir des protections juridiques. Déjà, le Congrès américain considère supprimer les limitations de responsabilité pour les responsables.

Un accueil peu hospitalier

Le débat à savoir qui est responsable n'a que peu d'importance pour les travailleurs qui ont enduré la tragédie, ni aux familles des 11 travailleurs qui ont perdu la vie dans l'explosion.

Ceux qui ont réussi à revenir à terre n'ont pas été accueillis par des étreintes chaleureuses de leur famille, mais par la réalité glaciale que la réaction sur le plan juridique était déjà commencée.



PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

2010 – Year of the seafarers

The International Maritime Organization has proclaimed 2010 “The Year of the Seafarers” and the S.I.U. supports this initiative by continuing the fight to improve the working and living conditions of our members.

Tentative Agreement reached at Coastal shipping

As expected, negotiations with Coastal Shipping have proven to be difficult but knowing they had the enthusiastic support of the crews, members of the Negotiating Committee, including Licensed and Unlicensed crewmembers, succeeded to make important gains. Terms and conditions of the agreement are currently being voted on by permanent crewmembers and the ballots will be counted in the presence of a Ballot Committee in St John's on June 16th.

We thank crewmembers for their support throughout the negotiations, with special thanks to members of the Negotiating Committee.

Seamanning

Seamanning recently decided to withhold payment of seniority bonus to some employees on the basis of their interpretation of the law governing the Newfoundland Work Health and Safety Centre (WHSC). The law states that in the event an employee receives from his employer any money other than the WHSC benefits, the money shall be remitted to the WHSC.

We do not agree with Seamanning's decision to withhold payment and their interpretation of the law since an important portion of the seniority bonus was earned while the worker was working and obviously entitled to payment of the bonus. In

some cases, Seamanning employees got injured while at work a few days before the payment of the seniority bonus and as a result of their interpretation of the WHSC law, the bonus owed was retained by the Company.

We are also concerned that an employee may not report a work related accident occurring a short time before he becomes entitled to the seniority bonus. In such an event, his condition may worsen and his health may be endangered.

Oceanex Sanderling

Oceanex Sanderling crew members are preparing their proposals for upcoming contract negotiations. Two new masters were recently appointed and they can rest assured that all crewmembers and the Union will cooperate to maintain the good working relations as was done in the past with

their predecessors.

ITF news

The world wide ITF Inspectorate was recently requested to board flag of convenience (FOC) vessels in their ports following receipt of a letter from the ITF General Secretary, Mr David Cockcroft.

The letter is addressed to all seafarers and reiterates they must abide by the terms and conditions of the collective agreement governing FOC vessels with respect to dockers work and refrain from doing any work that should be performed by dockers.

We will continue to monitor FOC vessels and intervene in the event of any default to adhere to this article. We have also asked stevedore union officials to advise us of any breach of this article.

Have a safe summer.

2010 - L'année des gens de mer

L'organisation maritime internationale (OMI) a proclamé 2010 « L'année des gens de mer » et le S.I.U. appuie cette initiative en luttant afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins canadiens.

Entente de principe conclue avec Coastal Shipping

Tel que prévu, les négociations avec Coastal Shipping ont été difficiles, mais comptant sur l'appui des équipages, les membres du comité de négociation comprenant des membres brevetés et non-brevetés ont réussi à faire des gains appréciables. Les membres permanents d'équipage votent présentement sur les dispositions de la convention et le comptage des bulletins de vote sera effectué en présence du comité de dépouillement des bulletins à St-Jean, T-N, le 16 juin. Nous remercions les membres d'équipage pour leur appui et ajoutons un remerciement bien spécial aux membres du comité de négociation.

Seamanning

Seamanning a décidé récemment de retenir le paiement du bonus d'ancienneté dû à certains employés à la suite de leur interprétation de la loi régissant le Centre de santé et de sécurité des travailleurs (WHSC) de Terre-Neuve. La loi stipule que tout argent reçu par le travailleur durant son incapacité de travailler doit être remis au Centre WHSC. Nous sommes en désaccord avec la décision de Seamanning de retenir ce paiement et leur interprétation de la loi vu qu'une importante portion du bonus a été mérité alors que l'ouvrier travaillait et méritait évidemment ce bonus. Dans certains cas, des employés ont été victimes d'accidents de travail quelques jours seulement avant d'avoir droit au boni d'ancienneté et en raison de leur interprétation

de la loi des WHSC, la Compagnie a décidé de ne pas verser le boni aux travailleurs.

Nous sommes également préoccupé qu'un employé ne rapporte pas un accident de travail survenant peu avant qu'il ait droit au bonus et qu'il risque d'aggraver sa condition et même compromettre sa santé.

Oceanex Sanderling

Les membres d'équipage du Oceanex Sanderling préparent leurs propositions pour des négociations à venir. Deux nouveaux capitaines ont été appointés récemment et ils peuvent être assurés que tous les membres d'équipage et le Syndicat coopéreront à maintenir de bonnes relations de travail comme par le passé avec leurs prédécesseurs.

Nouvelles de l'ITF

Les inspecteurs de l'ITF à travers le monde ont reçu le mandat de monter à bord des navires sous pavillon de complaisance (FOC) dans leurs ports afin d'appliquer les directives du Secrétaire général de l'ITF, M. David Cockcroft. La lettre est adressée à tous les marins et réitère l'importance d'observer les conditions de la convention collective applicable aux navires FOC et de s'abstenir d'effectuer tout travail qui devrait être fait par des débardeurs.

Nous continuerons à surveiller les navires FOC et à intervenir pour tout manquement à cet article. Les dirigeants des syndicats de débardeurs affiliés à l'ITF, ont été invités à nous informer de tout manquement à cet article.

Naviguez en toute sécurité.

Negotiating Committee Coastal Shipping Comité de négociation



Will Bishop, Patrice Caron, Jonathan Bennett



Foreign seafarers proudly wearing ITF sweaters promoting the ITF website
Des marins étrangers portent avec fierté des chandails appuyant le site web de l'ITF
www.itfseafarers.org



Michel GALARNEAU

VICE-PRÉSIDENT ST-LAURENT ET CÔTE EST

VICE-PRÉSIDENT ST-LAWRENCE COAST AND EAST COAST



Entente avec Océan Remorquage Québec

Après près d'un an de négociations sur ce qui n'aurait pu être qu'une simple réouverture sur le monétaire de la convention collective avec Océan Remorquage Québec nous avons finalement réussi à parvenir à une entente qui fut ensuite ratifiée unanimement par les membres votants.

Ce n'est pas tant la question économique qui fut l'enjeu majeur de cette négociation, mais surtout une réorganisation du travail tenant compte d'une nouvelle réglementation hautement problématique de Transport Canada forçant nos membres matelots chez Océan à obtenir la certification d'opérateur des machines de petits bâtiments (OMPB) afin de maximiser leur employabilité avec la compagnie.

Pour satisfaire les nouveaux règlements et élever le niveau de compétence des membres, la Compagnie, conjointement avec l'Institut de formation des marins, s'est impliquée financièrement dans un programme accéléré OMPB pour la formation des matelots. Nous devons souligner que nos membres ont fait preuve d'une grande ouverture d'esprit en vue de la réalisation de ce complexe projet. Nos remerciements particuliers aux artisans de premier plan de cette nouvelle aventure : nos délégués Raynald Patry et Éric St-Pierre, sans oublier le support inconditionnel de nos ex-délégués Léandre Harvey, Maurice Linteau ainsi que de Jean-Yves (Bébé) Thibeau.

Dans un cadre plus général de nos relations avec le

Groupe Océan avec lequel nous rappelons que nous avons aussi des accréditations à Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Isle aux Coudres ainsi qu'avec leur division Dragage Saint Maurice et Océan Navigation, nous avons aussi signé une lettre d'intention de reconnaissance volontaire en vue du développement d'une nouvelle division appelée Océan Remorquage Côte Nord qui débutera ses opérations au port de Sept Iles sous peu. Un programme complémentaire de formation OMPB est aussi en élaboration dans plusieurs des divisions mentionnées.

Un nouveau traversier pour Matane

La Société des traversiers du Québec procède actuellement à la finalisation des plans d'aménagement du nouveau traversier qui remplacera le Camille Marcoux. L'appel d'offre aux chantiers maritimes sera soumis dès cet automne 2010 et la mise en service est prévue pour 2014.

Le nouveau traversier pourra accueillir 150 véhicules au lieu de 120 et le nombre maximal de passagers actuellement de 600 sera finalisé avant l'appel d'offre. Nous avons déjà adressé nos demandes quant à l'aménagement des accommodations pour nos membres et la STQ semble avoir reçu positivement nos demandes. Juste pour donner un ordre de grandeur de l'achalandage du Camille Marcoux, le traversier a

transporté 208,000 passagers et 110,000 véhicules en 2007-2008.

Négociations

Avec la réouverture sur le monétaire avec Océan Navigation nous expérimentons quelques difficultés suite à la diminution plus que significative de ce service de remorquage avec barges. Avec Océan Remorquage Trois-Rivières Inc. et Océan Remorquage Sorel les négociations sont aussi en cours. Quant aux négociations pour Biorex division Caraquet et Dragage Saint-Maurice, celles-ci devraient débiter sous peu.

Avec la Société des traversiers du Québec, une première session de négociation nous indique déjà que nous rencontrerons d'importantes difficultés dans ce dossier. Nous anticipons déjà devoir utiliser le service de conciliation du ministère du travail du Québec en vue de la recherche d'un règlement. Nous sommes cependant très sceptiques selon les indications actuelles.

Finalement les négociations débiteront sous peu avec Rigel and Algoma Tanker alors que celles avec Desgagnés Cargo et Pédro reprendront en août en vue de l'échéance de la présente extension en mars et mai 2011.

Travaillons prudemment. En avant toute!

Agreement with Océan Remorquage Québec

After nearly a year of negotiations on what should have been a simple reopening on the monetary conditions of the collective agreement with Océan Remorquage Québec, we finally succeeded in concluding an agreement that was later ratified unanimously by the voting members.

It was not so much the monetary conditions that delayed conclusion of the negotiations but rather, a significant reorganization of the workers' duties following the passing of new highly problematic regulations by Transport Canada requiring our members working at Océan to obtain the additional certification Small Vessel Machinery Operator (SVMO), in order to be fully qualified to work for the Company.

To meet the new regulations and upgrade members skills, the Company, with the support of the Seafarers' Training Institute, provided an accelerated SVMO training program to our members. We congratulate our members for their cooperation in this complex project. Our special thanks go to members who provided great assistance in the realization of this special program, Delegates Raynald Patry and Eric St-Pierre as well as the continuous support of ex-Delegates Léandre Harvey, Maurice Linteau as well as Jean-Yves (Bébé) Thibeau.

In addition to representing workers at Océan Remorquage Québec, the S.I.U. is certified to represent

our members at other Ocean Group divisions in Montreal, Sorel, Trois-Rivières, Ile aux Coudres as well as with the divisions Dragage St-Maurice and Océan Navigation and another division is being added. We have signed a letter of intent for the voluntary recognition to represent workers of a new division called Océan Remorquage Côte Nord, when this division starts operating in the port of Sept-Iles. Another SVMO training program is also being developed for employees working for these divisions.

A new ferry for Matane

Société des Traversiers du Québec (STQ), the government-owned corporation operating most ferries along the St. Lawrence River is putting the final touch to plans for a new ferry that will replace the Camille Marcoux. Invitations to tender will be sent to ship yards this fall with the objective to launch the new ferry by 2014.

The new ferry will have the capacity to carry 150 vehicles instead of 120 on the Camille Marcoux and the maximum number of passengers currently of 600 will be finalized before the invitation to tender is released. We have submitted requests for our members' quarters and the STQ appears to be receptive to our demands.

The Marcoux, operating between Matane-

Godbout-Baie Comeau, plays an important role in the lives of communities to the north of Quebec City, carrying 208,000 passengers and 110,000 vehicles in 2007-2008.

Negotiations

As a result of the reopening of monetary conditions with Océan Navigation, we are encountering some difficulties following the important reduction of barge-towing activities. Negotiations are also ongoing with Océan Remorquage Trois-Rivières and Océan Remorquage Sorel while negotiations with Biorex, Caraquet Division and Dragage Saint-Maurice should begin shortly.

As for negotiations with Société des Traversiers du Québec, the first session leads us to believe there may be difficult times ahead. We already expect to file for the intervention of the Conciliation services of the Quebec Department of Labor to reach an agreement. However we are very sceptical after the first session.

Negotiations will begin shortly with Rigel and Algoma Tankers while negotiations with Desgagnés Cargo and Pédro are expected to resume in August. The extension of the agreements currently in effect with Desgagnés will expire in March and May 2011.

Let us work safely. Full speed ahead!

Last respects to Léo Richard

After 30 years of loyal service as Delegate at Quebec Cartier Mining - Arcelor Mittal, and 40 years as member of our Union, our brother Léo Richard has passed away after a long fight against cancer at the age of 65. Léo, who had recently decided to retire remained to the very end a loyal and dedicated member of our Union. Among his last wishes, he asked to be laid to rest with a S.I.U. flag next to him at the funeral home. As he left the Church for the final voyage, the casket was covered with the S.I.U. flag as he had requested. Léo was a great friend and adviser we regret sincerely and miss him already.

Michel Galarneau



Hommage à Léo Richard

Après 30 ans de loyaux services comme délégué chez Québec Cartier Mining - Arcelor Mittal, et 40 ans comme membre du syndicat, un long combat contre le cancer a emporté notre confrère Léo Richard à 65 ans. Léo, qui venait à peine de prendre sa retraite est demeuré jusqu'à la fin un fidèle et dévoué membre du syndicat. Parmi ses dernières volontés, il a demandé à être exposé au salon funéraire avec le drapeau du SIU. Sur sa tombe alors qu'il a quitté l'église pour son dernier voyage, il emportait avec lui selon ses vœux, le drapeau du syndicat. C'était un grand ami et conseiller que nous regrettons sincèrement et qui nous manque déjà beaucoup.

Michel Galarneau



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS

Able Seaman Course Graduates – *Diplômés du Cours de Matelot Qualifié*
Newfoundland Marine Institute



Donavan Seymour, Gordon Butler, Marshall Dominix, Christopher Billard,
Terry Carter, Randy Chislett



David MacKenzie, Sheldon Sheppard, Henry Courtney, Darren O'Connell,
Stanley Lahey, Keith Rose

Able Seaman Course Graduates – *Diplômés du Cours de Matelot Qualifié*
Georgian College



Back/arrière :
Ron Matthews,
Kevin Berg,
Kevin Chevrier,
William Scott,
George Harvey,
Jason Wilkinson

Front/avant :
Raymond Young,
Don Hicks,
David Likdea,
Mike Denisko,
Kerry Savoury,
Alisa Lacaria

Cook's Course Graduates – *Diplômés du Cours de Cuisinier*
Niagara College



Back/arrière : Wendy Nunn, Evelyn Graham, Marjorie Graham, Julie Fletcher, Cindy Simpson, Paula Morley, Katherine Coleman
Front/avant : Phyllis Derraugh, Joe Cartwright, Marlyn Pellerin, Joseph MacLellan, Kimberly Bennett, Archibald Layne



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS

SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS



Mechanical Assistant Course Graduates – *Diplômés du Cours de Mécanicien Adjoint*
Institut Maritime du Québec

Back/arrière :

Tony Pheron,
Alex Ferguson,
Jacques Levesque,
Ihor Halchenko

Front/avant :

Gilbert Forgues,
Mathieu Quesnel,
Serge Côté
(Instructor /
Instructeur)



Back/arrière :

Barbara McFadyen
(Crew Coordinator /
Coordonnatrice des
équipages - Algoma
Central Marine),
Lonnie Jos Boudreau,
Rupert Bond,
Randy Densmore.

Front/avant :

Jerome Bishop,
Ken Fayter,
Marie-Anne Mongeau
(Instructor /
Instructrice).



Tunnelman Course Graduates – *Diplômés du Cours de Préposé au Tunnel*
Georgian College



Back/arrière : Terry Anderson, Arthur Seymour, Bruce Bryan, Edward Sutherland, Shawn Keeping, Ernesto Appeltauer

Front/avant : Richard Mason, David Campbell, Steven Reid, Hendrieks Vrugteveen, Robert Fletcher



Mike GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND WEST COAST



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET CÔTE OUEST

Surge in the economy means more ships running

The brisk pace that started with an early fit out has continued in the Thorold hall. Members with permanent positions have been requesting extra time off reliefs which has provided those members shipping as reliefs with many opportunities for work early in the season. The large number of reliefs being called is a sign that members are feeling confident that the economy is in recovery.

Another reason for the optimism in the hall is the news of the additions to some of our companies' fleets. The arrival of V-Ships' Belgium class vessels and the return of the Atlantic Superior have bolstered their fleet. While Algoma is retiring a few older ships this year the arrival of their three bulkers is good news. The Algoma Spirit, Algoma Discovery and Algoma Guardian are all expected to be crewed by S.I.U. members soon. The first of the bulkers is expected in early summer with the other two coming soon after that.

Another sign of an economic turnaround is the increase in the demand for steel on the lakes. US Steel in Hamilton is reporting that all laid off workers have returned and that they are increasing production. US Steel in Nanticoke is getting ready to be fired up again after sitting idle for most of last year. The mill is expected to be up and running by June. Most of the raw materials used at the mill were hauled away last year so our members will be busy with the extra loads that they will require to replenish their stockpiles.

The car ferry Chi-Cheemaun has returned to service.

The ferry has been providing passage from

Tobermory to Manitoulin Island for over 35 years. Many of our members have been on the Chi-Cheemaun from its first trip in 1974 and a few served on the ships that preceded it. It is because of our member's loyalty that OSTC can offer the safe professional service that they do. OSTC also operates the ferry service at Pelee Island. The Pelee Islander and Jiimaan operate between Pelee Island and the mainland ports of Kingsville and Leamington. Our members at Pelee should be proud of the service they provide as they are the only link between the island and the mainland. Both of these units are in the last year of their collective agreements. We will be collecting proposals and getting the negotiating teams assembled very soon in order to be prepared for the negotiations that will take place this fall.

ITF report

The ITF has concluded a four-week campaign to increase awareness of dock workers issues. The focus of the campaign was to educate seafarers employed on Flag of Convenience ships on how their actions can adversely affect the livelihoods of longshoremen. Seafarers on these ships that are covered by an ITF collective agreement are bound by a clause which forbids them from doing any work traditionally done by a docker. ITF General Secretary David Cockroft issued a letter to all seafarers employed on FOC ships covered by ITF agreements reminding them that under the conditions of their collective agreement they may only perform the work of a docker if the dockers union has approved. ITF inspectors were given the task of delivering this message and did an outstanding job of

this. Over the course of four weeks, 573 ships received this message. Another fine example of the ITF global network getting the job done.

2010 - Year of the Seafarer

The next time you are sailing through the Welland Canal flight locks take a look over towards the hall. In conjunction with the International Maritime Organization Year of the Seafarer the SIU has erected a banner in honour of our members. We all know of the sacrifices and hard work that seafarers put in to deliver the products people use everyday and it is time that everyone else was made aware of this as well. Hopefully through this event we can raise awareness so that seafarers will receive the respect they deserve.

With Come Home Year celebrations planned for both Burnt Islands and Port Aux Basque we expect there will be more relief work than usual this summer. Requests are already coming in and more are sure to follow. We would like to remind anyone who will be taking time off that in order to ensure they get a relief they should make their request for time off as soon as possible. We are hoping everyone has a great time and enjoys their time home with their families.

As always we remind you to keep your documents up to date. Transport Canada medicals, passports and first aid certificates all need to be current in order to ship. Also, Transport Canada provisional medicals are only valid for 6 months. If you are approaching the end of the 6 month period and have not received your certificate from Ottawa make sure you call them so that they can send you your new one.

Work Safely

La reprise de l'économie anime l'industrie maritime

Le bon début de saison se poursuit à la salle d'embauche de Thorold. Des membres qui occupent des postes permanents ont demandé des congés supplémentaires procurant ainsi des emplois aux membres désirant des postes de relève. Le grand nombre de demandes de relève indique que les membres sont confiants dans la vigueur de l'économie.

Une autre raison de l'optimisme dans la salle d'embauche est l'ajout de nombreux navires par des compagnies. L'arrivée de navires de classe belge chez V-Ships et le retour de l'Atlantic Superior ont agrandi leur flotte. Algoma a retiré quelques navires plus anciens cette année mais l'arrivée de trois vraquiers est un bon indice. L'on prévoit que les Algoma Spirit, Algoma Discovery et Algoma Guardian auront des équipages du S.I.U. Le premier vraquier est attendu au début de l'été et les autres suivront peu après.

Un autre signe de la croissance de l'économie est l'augmentation de la demande d'acier sur les Grands Lacs. La compagnie US Steel à Hamilton rapporte que tous les ouvriers mis à pied l'an dernier sont de retour au travail et que la production augmente sans cesse. La compagnie US Steel à Nanticoke est sur le point de reprendre ses activités au mois de juin après avoir été inactive durant une grande partie de l'an dernier. La plus grande partie des matières premières utilisées ont été transportées à l'extérieur l'année dernière et nos membres seront occupés avec les chargements supplémentaires afin de réapprovisionner leurs inventaires de réserve.

Le Chi-Cheemaun est de retour en service

Le traversier assure le service entre Tobermory et Manitoulin Island depuis plus de 35 années. Plusieurs de nos membres sont à bord du Chi-Cheemaun depuis

son premier voyage en 1974 et même quelques membres ont travaillé à bord des navires qui l'ont précédé. C'est en raison de la loyauté de nos membres qu'Owen Sound Transportation Company (OSTC) peut offrir un service professionnel. OSTC exploite également le service de traversier à Pelee Island. Les navires Pelee Islander et Jiimaan sont en service entre Pelee Island et les ports de Kingsville et Leamington. Nos membres à Pelee Island peuvent être fiers du service qu'ils procurent, le seul lien entre l'île et la terre ferme. La convention collective couvrant ces deux navires en est à sa dernière année. Nous recueillerons les propositions des membres et formerons des équipes de négociation très bientôt afin d'être prêt pour les négociations qui auront lieu cet automne.

Rapport ITF

L'ITF a conclu une campagne de quatre semaines afin d'accroître la notoriété des questions relatives aux débardeurs. L'objectif de la campagne était de renseigner les équipages des navires sous pavillon de complaisance (FOC) comment leurs actions pouvaient causer de graves préjudices aux débardeurs. Les marins sur ces navires qui sont couverts par une convention collective de l'ITF sont liés par une clause qui leur interdit d'effectuer tout travail traditionnellement effectué par un débardeur. David Cockroft, secrétaire-général de l'ITF a adressé une lettre à tous les marins employés sur les navires FOC couverts par des accords de l'ITF leur rappelant que les conditions de leur convention collective stipulent qu'ils ne peuvent effectuer le travail d'un débardeur sans l'autorisation du syndicat des débardeurs. Les inspecteurs de l'ITF ont eu la tâche de livrer ce message et ils ont fait un excellent travail. Au cours de ces quatre semaines, 573 navires ont

reçu ce message, un autre exemple du bon travail fait par le réseau mondial de l'ITF.

2010 - Année des gens de mer

Lors de votre prochaine traversée du canal Welland, jetez un coup d'oeil à la salle du S.I.U. De concert avec la campagne de l'Organisation maritime internationale, le S.I.U. a érigé une bannière en l'honneur de nos membres. Nous savons tous que les marins font des sacrifices et un travail difficile afin de livrer les produits que la population utilise tous les jours et il était temps de mettre les marins en évidence. Nous espérons que cet événement permettra d'accroître la notoriété des marins afin qu'ils reçoivent le respect qu'ils méritent.

Les fêtes « Retour à la maison » qui sont tenues cet été à Burnt Island et à Port aux Basques laissent prévoir qu'un plus grand nombre d'emplois de relève seront offerts. Déjà, nous avons reçu un grand nombre de demandes et plusieurs autres suivront. Nous rappelons aux membres qui désirent obtenir un congé qu'afin d'être assuré d'avoir une relève, ils doivent faire une demande le plus tôt possible. Nous souhaitons à tous de passer un bon moment en compagnie de leur famille.

Nous vous rappelons de nouveau de maintenir vos documents à jour. Le certificat médical de Transport Canada, votre passeport et votre certificat de premiers soins doivent être valides si vous désirez un emploi à bord d'un navire. De plus, le certificat médical provisoire de Transport Canada n'est valide que pour une durée de six mois. Si la date d'expiration de six mois approche et que vous n'avez pas reçu un nouveau certificat d'Ottawa, communiquez avec Transport Canada sans attendre afin d'obtenir un nouveau certificat.

Travaillez prudemment.



Sister **Elizabeth Anne Moore** who joined the S.I.U. on August 30th, 1975 passed away on May 27th, 2009 at age 54. She worked on the J.W. Mc Giffin and her last vessel the Arctic.



Consoeur Elizabeth Anne Moore qui s'est jointe au S.I.U. le 30 août 1975 est décédée le 27 mai 2009 à l'âge de 54 ans. Elle a travaillé à bord du J.W. McGiffin et de son dernier navire le Arctic.

Brother **Richard Thomasson** who joined the S.I.U. on May 31st, 1950, passed away on August 24th, 2009 at age 79. He worked on the Alex Leslie and his last vessel the D.C. Everst.



Confrère Richard Thomasson qui s'est joint au S.I.U. le 31 mai 1950 est décédé le 24 août 2009 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Alex Leslie et de son dernier navire le D.C. Everst.

Brother **Gregoire Poisson** who joined the S.I.U. on July 20th, 1953 passed away on September 9th, 2009 at age 84. He worked on the Birchton and his last vessel the Senator of Canada.



Confrère Gregoire Poisson qui s'est joint au S.I.U. le 20 juillet 1953 est décédé le 9 septembre 2009 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Birchton et de son dernier navire le Senator of Canada.

Brother **Roland Lamontagne** who joined the S.I.U. on September 28th, 1965 passed away on November 6th, 2009 at age 86. He worked on the Perry Pere Nouvel and his last vessel the Fort Mingan.



Confrère Roland Lamontagne qui s'est joint au S.I.U. le 28 septembre 1965 est décédé le 6 novembre 2009 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du Perry Pere Nouvel et de son dernier navire le Fort Mingan.

Brother **George Gillard** who joined the S.I.U. on June 13th, 1955 passed away on November 6th, 2009 at age 88. He worked on the Cape Transport and his last vessel the Comeaudoc.



Confrère George Gillard qui s'est joint au S.I.U. le 13 juin 1955 est décédé le 6 novembre 2009 à l'âge de 88 ans. Il a travaillé à bord du Cape Transport et de son dernier navire le Comeaudoc.

Brother **Harold Fitzgerald** who joined the S.I.U. on July 8th, 1977 passed away on November 8th, 2009 at age 66. He worked on the Murray Bay and his last vessel the Oceanex.



Confrère Harold Fitzgerald qui s'est joint au S.I.U. le 8 juillet 1977 est décédé le 8 novembre 2009 à l'âge de 66 ans. Il a travaillé à bord du Murray Bay et de son dernier navire le Oceanex.

Brother **Mark William Carey** who joined the S.I.U. on July 30th, 1974 passed away on November 18th, 2009 at age 53. He worked on the Canadoc and his last vessel the Algorail.



Confrère Mark William Carey qui s'est joint au S.I.U. le 30 juillet 1974 est décédé le 18 novembre 2009 à l'âge de 53 ans. Il a travaillé à bord du Canadoc et de son dernier navire le Algorail.

Brother **Alexander Jones** who joined the S.I.U. on July 30th, 1953 passed away on November 23rd, 2009 at age 83. He worked on the Felecia and for his last employer McAllister Towing and Salvage.



Confrère Alexander Jones qui s'est joint au S.I.U. le 30 juillet 1953 est décédé le 23 novembre 2009 à l'âge de 83 ans. Il a travaillé à bord du Felecia et pour son dernier employeur McAllister Towing and Salvage.

Brother **Alexander Fraser** who joined the S.I.U. on October 30th, 1956 passed away on November 30th, 2009 at age 70. He worked on the Capt. Secord and his last vessel the Algosteel.



Confrère Alexander Fraser qui s'est joint au S.I.U. le 30 octobre 1956 est décédé le 30 novembre 2009 à l'âge de 70 ans. Il a travaillé à bord du Capt. Secord et de son dernier navire le Algosteel.

Brother **Bryce Coffin** who joined the S.I.U. on March 1st, 1994 passed away on December 17th, 2009 at age 50. He worked for Rigel and on his last vessel the Algolake.



Confrère Bryce Coffin qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} mars 1994 est décédé le 17 décembre 2009 à l'âge de 50 ans. Il a travaillé pour Rigel et à bord de son dernier navire le Algolake.

Brother **Joseph Raimer Eaton** who joined the S.I.U. on June 10th, 1971 passed away on December 21st, 2009 at age 81. He worked on the Cape Transport and his last vessel the Enerchem Catalyst.



Confrère Joseph Raimer Eaton qui s'est joint au S.I.U. le 10 juin 1971 est décédé le 21 décembre 2009 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Cape Transport et de son dernier navire le Enerchem Catalyst.

Brother **Gaetan Corriveau** who joined the S.I.U. on September 11th, 1975 passed away on January 1st, 2010 at age 53. He worked on the V. W. Scully and his last vessel the Birchglen.



Confrère Gaetan Corriveau qui s'est joint au S.I.U. le 11 septembre 1975 est décédé le 1^{er} janvier 2010 à l'âge de 53 ans. Il a travaillé à bord du V. W. Scully et de son dernier navire le Birchglen.

Sister **Marguerite Fowlow** who joined the S.I.U. on April 6th, 1964 passed away on February 11th, 2010 at age 95. She worked on the Algocen and her last vessel the Blanche Hindman.



Consoeur Marguerite Fowlow qui s'est jointe au S.I.U. le 6 avril 1964 est décédée le 11 février 2010 à l'âge de 95 ans. Elle a travaillé à bord du Algocen et de son dernier navire le Blanche Hindman.

Brother **Gerald Hayes** who joined the S.I.U. on June 1st, 1971 passed away on March 4th, 2010 at age 64. He worked on the John A France and his last vessel the Sauniere.



Confrère Gerald Hayes qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} juin 1971 est décédé le 4 mars 2010 à l'âge de 64 ans. Il a travaillé à bord du John A France et de son dernier navire le Sauniere.

Brother **Jean-Paul Champagne** who joined the S.I.U. on April 13th, 1951 passed away on March 7th, 2010 at age 89. He worked on the Simcoe and his last vessel the Golden Hind.



Confrère Jean-Paul Champagne qui s'est joint au S.I.U. le 13 avril 1951 est décédé le 7 mars 2010 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Simcoe et de son dernier navire le Golden Hind.

Brother **Donald Renaud** who joined the S.I.U. on June 30th, 2002 passed away on April 1st, 2010 at age 63. He worked on his last vessel the C.T.M.A. Voyageur.



Confrère Donald Renaud qui s'est joint au S.I.U. le 30 juin 2002 est décédé le 1^{er} avril 2010 à l'âge de 63 ans. Il a travaillé à bord de son dernier navire le C.T.M.A. Voyageur.

Brother **Laurent Pepin** who joined the S.I.U. on February 15th, 1961 passed away on April 16th, 2010 at age 76. He worked on the Ralph Misener and his last vessel the Sauniere.



Confrère Laurent Pepin qui s'est joint au S.I.U. le 15 février 1961 est décédé le 16 avril 2010 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du Ralph Misener et de son dernier navire le Sauniere.



Alain Tremblay, Michel Lafrance,
Nelson Auger



Alvin Bryan, John Ginter, William Hardiman, Patrick Kennedy,
William Harris, Dietz Solondz, Norman Bryan



Angus Enwood, Bryce Swan, Dale Slade, Don Coleman,
Neil Coleman, Robert Chiasson, Sheldon Marks,
Gary Bond



Athumani
Mkeyenge



Back/arrière : Wilson Blair, Carlito Cabrales, Glen Harvey,
Linda Qaqish, Connie Anderson, Rex Harvey. Front/Avant :
Roy Keeping, Wayne Wall, Arthur Seymour, Benjamin Wells



Chris Leonard, Robert Eastman,
Joseph Davis, Edwin Keeping



Gary Leblanc, Henri Paul Levesque,
Alex Parsons, Richard Mason



Clyde Chant



Fred Gagné



Chris Paquette, Flo Pardy



Gary Powell



Gord Butler,
Melvin Chaulk



Haniff Jafralie



Harry
Lampman



Ionel Oncescu,
Herman Keeping



Ivan Bryan, Gilbert Hansford



Jack
Jourdain



Jerome Bishop



Jocelyn Menard, Ricky Lavallée, Daniel Ackom,
John Coley, Joshua Payne



Joseph Davis,
Chris Leonard



Julie LeBouthillier,
Alan MacPhail



Keith Rose



Ken Fayter,
Barry Keeping



Lorraine MacDonald,
Walwyn Gill



Michael Baker, Gary Leblanc,
Porfirio Perneta



Monique Hansen,
Bruce Noseworthy



Paul White, Alvin Luff,
Maurice Deslauriers, Ed Sutherland



Peter Leonard,
Kevin Baker



Phyllis Derraugh



Randy Kelland, Calvin Durnford, Chris Billard,
Melvin Chaulk



Serge Martineau, Robert McGuire



Donald Perry,
Howard Rennie



Tony Pheron



Wanda Pye,
Dan Duquette



William MacPherson



William Peckford



Winston Gill



Mario Tremblay



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Dave Rouleau, Pascal Kiolet, Ronald Desmarais,
Henri-Paul Mercier, Denis Vanden Eynden,
Roger Plante, Robert Rivard, Donald St-Hilaire



Bob Traverse, William Barry,
Tom Kane, Gerard Ryan



Benito Moreno, Michel Desjardins,
Grant Tornberg



Gustave Michaud, Isaac
Arkorful, Charles Thibault,
Michel Desjardins,
Bertrand Gamelin



Charlie Fudge,
Craig Croucher, Gary Scott



Peter Furlong,
James Daquipil



Steve Molloy



Calvin Croucher, Kevin King, George
Walters, Roger Grover,
Bernard Grandy



Richard
Bertrand



Gerson Compuesto, Sylvain Rousseau, Albert
Visario, Guy Paris, Guy Tremblay, Daniel Poulin,
Lucien Hamelin, Carl Chantal



John Lowe, Colin Murray, Greg Bolivar,
Willie Ryan, George Taylor



Antonio Valentini, Agustin Oriel, James Meredith, Robert
Francisco, Christian Roy, Gervais Bilodeau, Christine Jobin,
Josip Mihovilovich



Aaron Ferrier



Dan Rezanson



Jason Woods



Jordan
Beaudoin



Rey Olaveja, Arturo Sumayo, Michel Perron, Lionel
Huguenin, Jean-Luc Bourgeois, Claude Dionne



Neil Kendall, Clayton Harding, Robert
Dunklee, Shane Whalen



Gilles Ethier, Michel Gauron



Linda Grenier,
Micheline McKinnon



Dany Dumas, Luc Soucy, Mathieu Harrison, Carl Bouffard,
Philippe Cyr, Conrad Fournier



Charles Perreault, Fernando
Montealegre, Armand Lachance,
Shawn Hatcher



Front/Avant : André Rioux, Denise Noël, Nancy Bois, Pierre-Luc Fortin,
André Gagnon, Charles-Antoine Brien.
Middle/Milieu : Francois Delorme, Laurent Solange, Myriam Solé
Back/Arrière : Patrick Savard, Ernest Wafer, Jean-Luc Samuel, Christian Girard,
Simon Gosselin, Mireille Poulin, Jean Novotni



Back/Arrière : Bernard Leblanc, Steve Theberge, Yann Gasse
Front/Avant : Stephane Boudreault, Mario Tanguay, Mario Charbonneau

The true tragedy of the platform
Deepwater Horizon, a non-union rig project

The loss of eleven human lives

The loss of eleven human lives, the wounds suffered by a great number of workers and the loss of their livelihood for thousands of fishermen following the explosion and the fire that caused the disaster of the Deepwater Horizon rig and the continuous oil spill in the Gulf of Mexico forces us to have serious reflections.

Lack of rigour

Many theories are at present being advanced on the precise causes of the fatal refinery explosion and pipeline leak and the measures that should have been taken by the companies involved in this project. It is also necessary to emphasize the lack of rigor demonstrated by some government authorities to ensure that the companies who benefit from these exploration projects observe all the protection measures available in the exploration and exploitation of underwater oilfields.

The compensations allowed will not be enough

Whatever compensations are eventually paid to the survivors following this disaster, we must sympathize with the families and friends of the eleven workers who were killed as well as with the workers who witnessed the death of their co-workers and were injured in this horrific accident. We must also worry about the consequences of this oil spill on the life of the residents who live in the area and in many cases, make their livelihood from the fishing of fish and seafood in the Gulf of Mexico.

Pressure by the oil companies

We must ensure that the Canadian government resists all the pressures exerted by the lobbyists of the multinational oil companies who are preparing several exploration and oil exploitation projects including three drilling projects in the Beaufort Sea as well as on the east coast of Nova Scotia and even in the Gulf of St. Lawrence.

It is important to note that these multinational corporations appear to have succeeded in reducing our government’ requirements. In the May 11th edition of The Montreal Gazette, Andrew Mayeda writes that last year, the National Energy Board of Canada relaxed offshore drilling regulations giving the energy industry more flexibility when putting in place safeguards against oil spills.

Training of S.I.U. members

Many members of the S.I.U work on board ships involved in the exploitation of oilfields and the transport of oil products. On the East Coast, S.I.U. members working for Seamanning provide supplies to the personnel working on platforms off the coast of Newfoundland and Nova Scotia. Other members work aboard petroleum and chemical tankers trading in the Maritime Provinces and the St. Lawrence River and they also provide supplies of petroleum products to communities in the Arctic.

S.I.U. members working aboard chemical and petroleum tankers have attended training courses provided through the Seafarers’ Training Institute. Our objective has always been and remains to ensure the safety of the crews and of the residents of the communities where S.I.U. crewed tankers ship, as well as the protection of the environment.



Leading the campaign to pay tribute to S.I.U. seafarers and recognize the important role they play in the Canadian Maritime Industry, the S.I.U. displays the large banner seen here on the Thorold Hiring Hall.

Menant la campagne afin de rendre hommage aux marins du S.I.U. et reconnaître leur importante contribution à l’industrie maritime canadienne, le S.I.U. a affiché cette grande bannière sur sa salle d’embauche de Thorold.

Photo: Flickr - Sky Truth



La véritable tragédie de la
plateforme non syndiquée Deepwater Horizon

Onze travailleurs perdent la vie

Le décès de onze travailleurs, les blessures subies par un grand nombre de leurs confrères et la perte du gagne-pain de milliers de pêcheurs à la suite de l’explosion et de l’incendie qui ont causé le désastre de la plateforme Deepwater Horizon et le déversement continu de pétrole dans le golfe du Mexique nous obligent à de sérieuses réflexions.

Manque de rigueur

Plusieurs théories sont avancées sur les causes précises de l’explosion et du déversement ainsi que sur les mesures qui auraient dû être prises par les sociétés engagées dans ce projet. Il faut aussi souligner le manque de rigueur de certaines autorités gouvernementales afin d’assurer que les sociétés qui profitent de ces projets observent toutes les mesures de protection applicables à l’exploration et à l’exploitation de gisements pétrolières.

Les indemnités seront insuffisantes

Quelles que soient les indemnités qui seront versées à la suite de ce désastre, il faut en premier lieu sympathiser avec les parents et les amis des onze ouvriers décédés ainsi qu’aux travailleurs qui ont vu mourir leurs confrères de travail et ont été blessés dans cet horrible accident. Il faut également s’inquiéter des conséquences de cette marée noire sur la vie des résidents qui vivent dans cette région et qui, dans plusieurs cas, retirent leur subsistance de la pêche de poissons et de fruits de mer du golfe du Mexique.

Pressions des pétrolières

Il faut s’assurer que le gouvernement canadien résistera aux pressions exercées par les lobbyistes des multinationales qui préparent de nombreux projets d’exploration et d’exploitation pétrolière incluant trois puits de forage dans la mer de Beaufort ainsi que sur la côte Est de la Nouvelle-Écosse et même à l’embouchure du fleuve St-Laurent.

Il faut noter que ces multinationales semblent avoir réussi à alléger les exigences gouvernementales. Dans l’édition du 11 mai du journal The Montreal Gazette, Andrew Mayeda a écrit que l’an dernier, l’Office national de l’énergie du Canada a assoupli des règlements sur le forage au large des côtes, donnant ainsi aux pétrolières une plus grande latitude dans le choix des sauvegardes contre les déversements de pétrole.

Formation des membres du S.I.U.

De nombreux membres du S.I.U. travaillent à bord de navires engagés dans l’exploitation de gisements pétrolières et le transport de produits pétroliers. Sur la Côte Est, nos membres à l’emploi de Seamanning assurent le ravitaillement du personnel des plateformes au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse. D’autres membres travaillent à bord de pétroliers exploités dans les provinces maritimes et le fleuve St-Laurent, incluant l’approvisionnement des communautés de l’Arctique.

Tous ces membres ont suivi les cours de transport et de manutention de produits chimiques et pétroliers offerts par l’entremise de l’Institut de Formation des Marins. Notre objectif a toujours été et demeure d’assurer la sécurité des équipages et des populations où se rendent les pétroliers, ainsi que la protection de l’environnement.

Seaspan workers meeting with S.I.U. officials
Travailleurs de Seaspan
rencontrant des officiels du S.I.U.



Jeff White, John Aerssen, Jason Woods, Mike Lucarz, Representative/représentant, Mrs. Catina Sicoli, Executive Board Member / Membre du conseil d’administration, Dan Muir, Michel Desjardins, President / Président



AGENT DE PORT CÔTE OUEST

AGENT DE PORT CÔTE OUEST

Votez S.I.U. chez Seaspan

Le Conseil canadien des relations industrielles a ordonné un vote de regroupement pour tous les employés non brevetés de Seaspan. Cette décision du Conseil signifie que tous les membres du S.I.U. et du International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Local 400 votent à savoir quel syndicat les représentera pour négociation collective. Comme chaque membre de S.I.U. le sait, notre convention collective présentement en vigueur fait l’envie dans l’industrie maritime et nous croyons fermement que les résultats de ce vote favoriseront la représentation par le S.I.U.

Nous avons rassemblé une solide équipe d’officiels du S.I.U. de toutes les régions du pays afin de renseigner les membres de S.I.U. et du ILWU et de répondre à toutes leurs questions. Nous serons sur les quais et tiendrons des réunions d’informations générales et des sessions de discussion avec des invitations particulières à tous les membres de l’ILWU afin de les renseigner sur le S.I.U. et ce que le S.I.U. peut offrir aux membres du ILWU.

Nous demandons également à nos membres d’être fiers de ce que nous avons accompli ensemble et de promouvoir le S.I.U. auprès des membres du ILWU. Le S.I.U. souhaite la bienvenue à tous les membres du ILWU de se joindre à nous dans nos efforts afin de continuer à améliorer les conditions de vie des marins sur la côte ouest.

Le S.I.U. est un syndicat puissant qui compte environ 3 000 membres à travers le pays. Nous luttons pour protéger les droits de nos membres et procurons à chacun d’eux la meilleure représentation possible. Avec nos membres à nos côtés, nous négocions d’excellentes conventions avec des salaires et des avantages qui bénéficient à nos membres et à leur famille.

Des bulletins de vote ont été envoyés par la poste à tous les employés admissibles à voter par le Conseil canadien des relations industrielles. Avec le



Mike Burke

bulletin de vote, vous trouverez des directives précises comment indiquer votre vote sur le bulletin. Les bulletins doivent être retournés au Conseil canadien des relations industrielles au plus tard le 30 juin. Nous



Ryan Bergeron, Bill Woods

demandons à tous les marins non brevetés à l’emploi de Seaspan de voter S.I.U. dès qu’ils reçoivent leur bulletin de vote et de le mettre à la poste sans délai.

Si vous avez une question, n’hésitez pas à communiquer avec nous au bureau de Vancouver au 604-687-6699 - 24 heures par jour/7 jours par semaine.

SMIT Marine

Le S.I.U. et SMIT ont élaboré un programme de formation plus tôt cette année et nous sommes heureux d’annoncer que récemment, quatre membres se sont inscrits au programme et ils prennent maintenant des quarts de travail chez SMIT. Nous exprimons nos félicitations à ces membres qui ont consacré du temps et des efforts afin d’obtenir cette formation chez SMIT. Alors que le programme se poursuit et que les activités reprennent chez SMIT, nous espérons que des membres inscrits à la salle d’embauche suivront leur exemple. Tout membre enregistré à la salle de Vancouver et souhaitant participer à ce programme peut communiquer avec nous et nous transmettrons ses coordonnées à SMIT Marine.

Lafarge

Tel que rapporté dans la dernière édition du Marin Canadien, Lafarge a obtenu le contrat avec Richmond Cement. Nous avons prévu que ce contrat créerait de nouvelles opportunités de travail chez Lafarge mais nous apprenons, maintenant que le contrat est en vigueur, que la charge de travail sera supérieure aux prévisions. Ces nouvelles plairont à nos membres chez Lafarge et ils peuvent s’attendre à ce que les affaires progressent pour les mois et les années à venir.

Le S.I.U. et Lafarge entreprendront bientôt des négociations de convention et nous demandons à tous les membres de nous transmettre leurs propositions de contrat à la salle de Vancouver ou à Michel Morin, membre d’équipage chez Lafarge. Un comité de négociation sera bientôt formé de membres travaillant chez Lafarge et nous travaillerons ensemble dans le but de négocier et conclure une nouvelle convention collective profitable à nos membres chez Lafarge.

Jones Marine

Nos délégués chez Jones nous ont fait part qu’ils sont prêts à entreprendre les négociations de contrat avec la Compagnie. Ils ont obtenu les opinions des membres et ont de nombreuses suggestions qui pourraient profiter à l’entreprise. Nous demandons aux membres à l’emploi de Jones de continuer à soumettre leurs propositions et suggestions à Kelly Mc Donnell, Vaughn Richardson et Chas Silvey ou directement à la salle d’embauche de Vancouver.

Nous croyons qu’une première réunion de nos membres et des représentants de Jones sera tenue sous peu.

Harken Towing

Une autre convention sera négociée cet été avec Harken Towing. Les membres chez Harken devraient préparer leurs propositions de contrat et les transmettre à la salle d’embauche de Vancouver. Nous rencontrerons également les membres sur les quais au cours des prochains mois afin de recueillir leurs propositions. Nous accepterons les nominations pour un comité de négociation et nous

déterminerons un horaire pour des rencontres avec la Compagnie.

Northern Transportation Company Limited (NTCL)



John Ryan, Dean White

Une autre saison a débuté dans l’Arctique et les équipages étaient désireux de reprendre leur travail. Ils étaient moins heureux d’entendre qu’il avait été extrêmement difficile de mener des négociations de conventions collectives et d’accomplir des progrès importants durant les mois d’hiver. Le représentant du S.I.U. et deux membres de la côte ouest à l’emploi de NTCL se sont réunis durant deux jours avec des officiels de la Compagnie. Ces entretiens étaient un point de départ pour donner à la Compagnie et au Syndicat un aperçu des intentions des deux parties durant les négociations. Un seul jour a suffi pour réaliser la position de la compagnie. Il est évident que la Compagnie connaît des difficultés financières en raison des récents développements reliés à sa maison mère, Norterra Inc.

Le S.I.U. s’est montré conciliant en offrant de discuter de la possibilité de maintenir la convention en vigueur durant une année de plus avec une augmentation de salaire égale aux normes de l’industrie. Le S.I.U. a adopté cette position pensant que la compagnie conviendrait de poursuivre les négociations. Malheureusement, la Compagnie a estimé que notre offre ouvrait la porte à de nouvelles négociations contrairement à nos intentions. La Compagnie a présenté une contre-offre que nous avons refusée.

Les deux parties ont tenté de céder d’autres réunions mais n’ont pu en venir à une entente.

Le S.I.U. avise ses membres que nous continuerons à communiquer avec la Compagnie afin de céder d’autres réunions bien que ce soit très difficile durant la saison de navigation.

Nous informerons les membres de tout nouveau développement et anticipons le plaisir de vous rencontrer au début de la saison.

Autour du port

Nous demandons à tous les membres d’avoir en leur possession leur carte de membre du Syndicat lorsqu’ils viennent à la salle d’embauche. Si vous désirez obtenir une nouvelle carte de membre ou effectuer un changement d’adresse, communiquez avec nous à la salle d’embauche.

Nous rappelons à tous les membres que leur certificat médical émis par Transport Canada doit être valide. Si vous rencontrez une difficulté à obtenir votre certificat médical, n’hésitez pas à communiquer avec nous.

Travaillez prudemment.



Ryan BERGERON



PORT AGENT WEST COAST

AGENT DE PORT CÔTE OUEST

AGENT DE PORT CÔTE OUEST

Vote S.I.U. at Seaspán

The Canada Industrial Relations Board (CIRB) has ordered a consolidation vote for all unlicensed employees at Seaspán. This means that all members of the S.I.U. and International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Local 400 get to vote on which Union they want to represent them in collective bargaining. As every SIU member is aware, our current collective agreement is the envy of the Marine Industry and we feel very strongly that the outcome of this vote will favour S.I.U. representation.

We have assembled a strong team of S.I.U. officials from across the country to pass along information and answer all questions that both S.I.U. and ILWU members may have. We will be at each dock and hold general information and open forum meetings, with invitations extended to all ILWU members, to give the facts about the S.I.U. and what the S.I.U. can offer ILWU members.

We also ask for our members to stand tall, be proud of what they have fought for and promote the S.I.U. to all ILWU members. The S.I.U. welcomes all ILWU members to join us in our continuing efforts to better the lives of Seafarers on the West Coast.



Rhett Martin



Sean Bridge

The S.I.U. is a strong National Union with approximately 3000 members coast to coast. We fight for our members' rights and give each and every one the best representation possible. With our members by our side, we negotiate strong contracts with wages and benefits that profit our members and their families.

Ballots have gone out to all employees who are eligible to vote by the Canada Industrial Relations Board. Included with the ballot, you will find specific instructions on how to place your vote on the ballot. Ballots have to

be sent back to the Canada Industrial Relations Board no later than June 30th. We ask all unlicensed sailors working for Seaspán to **Vote S.I.U.** as soon as they receive their ballot and get it in the mail with no delay.

If you have any questions, do not hesitate to contact the Vancouver office at 604-687-6699 – 24 hours a day / 7 days a week.

SMIT Marine

The S.I.U. and SMIT entered into a training program earlier this year and we are pleased to announce that recently four members have enrolled into the program and they are now taking shifts at SMIT. We extend congratulations to those members who have put in their time and effort to be trained at SMIT. As the program continues and business at SMIT picks up, we will look for interested members from the hall to begin training shortly. Any member registered in the Vancouver Hall should contact us as soon as possible so we can pass along your marine certificates and information to SMIT Marine.

Lafarge

As reported in the previous edition of the Canadian Sailor, Lafarge has gained the contract with Richmond Cement. We anticipated this contract was going to bring more work to Lafarge and our members; actually, now that the contract is in effect, we have been informed that the workload will be even greater than first thought. This is good news for our members at Lafarge and they can expect business will be booming in the coming months and years ahead.

The S.I.U. and Lafarge will soon begin contract negotiations and we ask all members to forward their contract proposals to us in the Vancouver office or to Michel Morin, crew member at Lafarge. A negotiating committee will be established by members working at Lafarge in the next month and we will work together to negotiate and conclude a new collective agreement beneficial to our members at Lafarge.

Jones Marine

We have spoken with our delegates at Jones and they are ready to begin contract talks with the Company. They have been communicating with members and have many ideas for what is needed at Jones in the coming years. We ask all members at Jones to continue submitting their proposals and any new ideas to Kelly McDonnell, Vaughn Richardson and Chas Silvey or directly to the Vancouver office.

We believe that by print time a meeting will have taken place between our members and Jones to begin initial discussions.

Harken Towing

Another contract will be negotiated this summer with Harken Towing. Members at Harken should be compiling contract proposals and forwarding them into the Union office in Vancouver. We will be making contacts at the dock to gather proposals as well in the coming months. We will be taking nominations for a negotiating committee and moving forward we will set up dates to make initial contact with the Company.

Northern Transportation Company Limited (NTCL)



Frank Greene, Keith Samson

Another season in the Arctic has begun and crews were eager to get back. They were not so eager to hear it was extremely difficult to hold contracts talks and make significant progress during the winter months. The S.I.U. representative and two West Coast members working at NTCL did meet for two days with Company officials. These talks were to be a starting point to give the Company and the Union a feel of what both sides may expect during negotiations. It took only one day of talks to realize the Company's position. It was clear that the Company feels financially strapped because of recent developments at their parent Company, Norterra Inc.

The S.I.U. tried to extend an olive branch by offering to discuss the possibility of rolling the contract over for an extra year with a wage increase equal to industry standards. The S.I.U. took this stance thinking the Company would be more than happy to discuss this further. Unfortunately, they felt that our offer opened the door for negotiating while we felt strongly that was not the case. They attempted to make a counter offer which we rejected.

Both sides made an attempt to set up further meetings but the two of us could not come to an agreement on a schedule.

The S.I.U. passes the message along to its members that we will continue to try to communicate with the Company on a reasonable time frame for future meetings. This obviously may be very difficult due to the fact the shipping season has already started.

We will keep members informed of any further development and look forward to seeing crews at fit out.

Around the Port

We continue to ask all members to have their Union membership card available when they come to the Hall. If you need to change your address or get a replacement membership card, please contact us at the Hall.

We remind all members to be sure their Transport Canada Marine Medical Certificate and all other certificates are up to date. If you encounter any difficulty obtaining your marine medical certificate, do not hesitate to contact us.

Safe Sailing!



Nick Johnston, Scott Toebosch