

THE CANADIAN  
**Sailor**

Seafarers' International Union of Canada



Syndicat International des Marins Canadiens

LE  
**Marin**

CANADIEN

CANADIAN  
PUBLICATION  
MAIL  
CONTRACT NO.:  
40051129

Vol. 56 No. 3

September /  
Septembre  
2010

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

## Canada adopts Maritime Labour Convention

(Details on page 2)

## Le Canada adopte la Convention du travail maritime

(Détails en page 3)



In the Port of Sept-Îles, CSL's self-unloader Atlantic Superior is seen here transshipping iron ore to the Navios Aurora. S.I.U. members working aboard the Atlantic Superior and aboard two Océan Remorquage Côte Nord barges assisting in the transshipping operations are contributing to the success of this gigantic project.

The shipment of 165,225 metric tons of iron ore is headed for China and is the first of several other shipments to be completed over the next two years.

*Au Port de Sept-Îles, l'auto-déchargeur Atlantic Superior de CSL transborde du minerai de fer à bord du Navios Aurora. Les membres du S.I.U. à bord du Atlantic Superior et des deux barges de Océan Remorquage Côte Nord appuyant les opérations de transbordement contribuent au succès de ce gigantesque projet. Le chargement de 165 225 tonnes métriques de minerai de fer à destination de la Chine est le premier de plusieurs autres chargements qui seront effectués au cours des deux prochaines années.*

ANNÉE DES  
GENS DE MER  
2010  
YEAR OF THE  
SEAFARER

**The S.I.U. pays tribute  
to Seafarers**



# THE PRESIDENT'S REPORT

## RAPPORT DU PRÉSIDENT

# RAPPORT DU PRÉSIDENT

## 2010 - An exceptional year for jobs

After one year of recession, jobs abound in all S.I.U. hiring halls in 2010. Conversely, some traditionally maritime countries such as Norway and Great Britain, where coasting trading laws have practically been eliminated, have seen an important reduction in the number of vessels under their respective national registry thus causing a severe shortage of jobs for seafarers of these countries.

Members can rest assured that your Union is continuously on the alert to preserve the Coasting Trade laws of our Country thus allowing companies under contract with the S.I.U. to plan in the medium and long term the addition of new ships to their fleets and consequently, to maintain the availability of jobs for Canadian seafarers.

### Canadian Government adopts Maritime Labour Convention

Last June 15th, the Honourable Lisa Raitt, Minister of Labour, announced Canada's ratification of the Maritime Labour Convention, 2006. This ratification, which was approved at the 99th Session of the International Labour Conference in Geneva, Switzerland, will enhance health and safety protection for workers on board vessels.

"The Government of Canada is committed to improving working conditions for seafarers in Canada and around the world, while advancing fair labour rules for the shipping industry," said Minister Raitt. "By ratifying this convention, our government affirms our dedication to working with our international partners to promote workers' rights."

The Maritime Labour Convention, 2006, consolidates and updates 68 existing International Labour Organization maritime conventions and recommendations adopted since 1920. Ratification of the Convention will allow Canada to inspect foreign ships arriving in Canadian ports to determine their conformity with modern labour standards that are already being applied on Canadian vessels.

"Ratification of this convention signals Canada's continued support of the creation of binding international regimes and uniform international rules for the maritime labour sector," said the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Foreign Affairs.

The Convention supports Canada's goal of creating a fair, safe, productive and cooperative work environment. This convention will come into force in Canada 12 months after its ratification, provided it has met the criteria to be ratified internationally by the required number of member states of the International Labour Organization.

### The S.I.U. congratulates the Canadian Government

The S.I.U. congratulates the Canadian Government for having adopted the Maritime Labour Convention, joining countries who, like Canada, maintain in effect and enforce regulations designed to ensure safe operation of the vessels registered in their countries, protect seafarers working aboard these vessels also ensuring they benefit from good living and working conditions.

The Convention sets out rights to decent conditions of work for the world's 1.2 million seafarers and covers a wide range of subjects, including health, safety, minimum age, recruitment, hours of work and other vital issues affecting a seafarer's life.

According to a press release by the ILO, the Convention will become the "fourth pillar" of the international regulatory regime for quality shipping, complementing the key conventions of the International Maritime Organization such as the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended (SOLAS), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping, 1978 as amended (STCW) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73/78 (MARPOL).

### Prevent unfair competition

A clause will keep the ships of a State that has not ratified the Convention from being treated more favourably than ships flying the flag of a State that has ratified.

"This is one way to help achieve the goal of a near universal ratification of the Convention. It was drafted in a way that it will create a level playing field for all participants, including governments, shipowners and seafarers. It has sometimes been called "a seafarers' bill of rights" but everybody involved in shipping has a part to play in making this Convention come to life. Knowledge of the Convention will become essential for anyone seeking to own, operate or regulate ships or to work at sea", said Cleopatra Doumbia-Henry, Director of the ILO's International Labour Standards Department.

As a part of its campaign to raise awareness of the issue and the importance of this Convention the ILO recently opened a special information site on its website [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

### Seafarers' Identity Document – Convention ILO 185

Following the horrible terrorist attack on the World Trade Center on September 11<sup>th</sup>, 2001, the United Nations took the initiative to re-examine all its regulations in order to enhance public safety. As a result, the United Nations' International Maritime Organization (IMO), the agency responsible for the regulatory framework of maritime shipping and the International Labour Organization (ILO), whose

conventions are responsible for creating and overseeing international labour standards, including those for merchant seamen, made a complete revision of the document of identification for sailors and adopted convention ILO 185. The ports and terminals having raised their security levels, this document of identification was designed to ease access to port facilities in the United States as well as port facilities around the world.

Since this revision and adoption of convention ILO 185 in 2003, the S.I.U. has continuously asked Transport Canada to urge the federal government to ratify this international convention and to issue upgraded identity documents to our members. At our last meeting with Transport Canada officials last May, we were informed that Canada could adopt ILO 185 as early as this fall. Meanwhile, the new updated document is now available and we recommend all our members obtain it.

### Enforcement of the Coasting Trade Act

The Coasting Trade Act is an essential instrument for the maintenance of our national maritime industry, particularly during economic revival and we firmly believe all the provisions of the Act must be strictly enforced. Recently, the Canadian Transportation Agency (CTA) revised the guidelines respecting Coasting Trade Licence Applications. The Agency and the S.I.U. took the lead during these consultations and provided comments and suggestions. Our message is clear: We will not accept that Canada relax its requirements on the admission of any foreign vessel to trade in Canadian waters. However, it appears that despite the strong support we received from many representatives of the Canadian Maritime Industry, the Transportation Agency held these consultations for appearances only as several measures we proposed, unanimously supported by the stakeholders were ignored. Our demands for meetings to discuss these questions were also rejected. We particularly disapprove of the refusal by the CTA to withdraw the criterion of economic profitability as a determining factor for giving out a coasting trade licence. Members can rest assured that your Union will continue to maintain the pressure on these points in particular by demanding specific measures to protect Canadian jobs in the Coasting Trade Industry. Actually, we have already submitted our demands to Human Resources and Skills Development Canada on this matter and we are impatiently awaiting a response.

### World ITF Congress



**Executive Vice-President/Vice-président exécutif Jim Given and/et President/Président Michel Desjardins.**

**President Desjardins was re-elected Chair, North America – Seafarers. Président Desjardins a été réélu Président, Amérique du Nord – Gens de mer.**

We recently attended the 42<sup>nd</sup> Congress of the International Transport Workers' Federation (ITF) and want to congratulate SIU of NA Secretary-Treasurer David Heindel on his election as Chair of the ITF's Seafarers' Section. We also congratulate Paddy Crumlin, National Secretary of the Maritime Union of Australia on his election as President of the ITF. (See page 4 for more details on these important elections). The Congress staged the first ever Youth Conference and many resolutions were adopted, namely, the implementation of a Young Workers' Committee. This official recognition in the ITF statutes will give transport workers under 35 years of age a status similar to the ITF's Women Transport Workers.

At the last ITF Congress in 2006, the ITF started developing work in the area of young transport workers with the objective of involving them more in ITF activities. Already an important network of young transport workers is developing worldwide.

Many speakers at the Mexico City Congress, emphasized that a greater participation of young workers was an essential tool to strengthen trade unions and enhance international solidarity. Wholeheartedly recognizing the truth in the saying "The future belongs to Young People", the SIU has led the way in giving its young members the opportunity to participate in various training programs and to work in various positions and departments aboard through the Seafarers' Training Institute. We are more than ever conscious of the challenges ahead and with confidence, we look forward to the future.

**Michel Desjardins**



## RAPPORT DU PRÉSIDENT

## 2010 - Une année exceptionnelle pour les emplois

Après une année de récession, voilà que 2010 regorge d'emploi dans l'ensemble de nos salles d'embauche. À l'inverse, certains pays traditionnellement maritimes tels que la Norvège et la Grande-Bretagne, où les lois sur le cabotage ont été presque éliminées ont subi une réduction substantielle du nombre de navires sous leur pavillon respectif, engendrant une situation critique pour les gens de mer de ces pays.

Votre syndicat est donc continuellement aux aguets afin de préserver notre Loi sur le cabotage permettant ainsi aux compagnies sous contrat avec le SIU de planifier à moyen et à long terme l'ajout de nouveaux navires aux flottes existantes et par conséquent, d'assurer le maintien des emplois pour les marins canadiens.

**Le gouvernement du Canada adopte la Convention du travail maritime**

Le 15 juin dernier, l'honorable Lisa Raitt, ministre du Travail, annonçait la ratification par le gouvernement canadien de la Convention du travail maritime 2006. Cette ratification, qui a été approuvée lors de la 99e séance de la Conférence internationale du travail à Genève, en Suisse, permettra d'accroître la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs à bord des navires.

« Le gouvernement s'est engagé à améliorer les conditions de travail des gens de mer du Canada et d'ailleurs, tout en favorisant des règles de travail justes pour l'industrie du transport, a mentionné la ministre Raitt. En ratifiant cette convention, notre gouvernement montre sa volonté de travailler avec ses partenaires internationaux à la promotion des droits des travailleurs. »

La Convention du travail maritime, 2006, réunit et met à jour 68 conventions maritimes et recommandations existantes de l'Organisation internationale du Travail (OIT) adoptées depuis 1920. La ratification de la Convention permettra au Canada d'inspecter les navires étrangers entrant dans ses ports et de vérifier s'ils sont conformes aux normes du travail dans le contexte de mondialisation d'aujourd'hui, déjà en vigueur sur les navires canadiens.

« La ratification de cette convention montre l'appui continu du Canada à l'égard de la création de régimes internationaux ayant force obligatoire et de règles uniformes pour le secteur du travail maritime », a affirmé le ministre des Affaires étrangères, l'honorable Lawrence Cannon.

La Convention appuie l'atteinte de l'objectif du Canada de créer un environnement de travail équitable, sécuritaire, productif et coopératif. La Convention entrera en vigueur au Canada douze mois après sa ratification, à condition que celle-ci soit ratifiée à l'échelle internationale par le nombre requis d'États membres de l'Organisation internationale du Travail.

**Le S.I.U. félicite le gouvernement canadien**

Le S.I.U. félicite le gouvernement du Canada d'avoir adopté la Convention du travail maritime 2006, rejoignant ainsi les pays qui, comme le Canada, maintiennent en vigueur des règlements conçus dans le but de promouvoir l'exploitation sécuritaire des navires enregistrés dans leur pays, de protéger les gens de mer travaillant à bord de ces navires et également de leur assurer de bonnes conditions de vie et de travail.

Selon un communiqué de l'OIT, dès son entrée en vigueur prévue en 2011, la convention deviendra une « Charte des droits » pour les gens de mer. La convention présente le droit à des conditions de travail décentes pour 1,2 millions de gens de mer dans le monde et couvre une grande variété de sujets, incluant la santé, la sécurité, l'âge minimum, le recrutement, les horaires de travail, et autres questions vitales touchant à la vie des gens de mer.

Selon un communiqué du OIT, la convention deviendra le « quatrième pilier » de la réglementation internationale pour un secteur maritime de qualité, complémentaire des conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI) telles que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, telle qu'amendée en 1974), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW, telle qu'amendée en 1978) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973/78 (Convention MARPOL).

**Prévenir la concurrence déloyale**

La convention du travail maritime proposée a également pour but de prévenir la concurrence déloyale. Une clause va empêcher que les navires d'un État qui n'a pas ratifié la convention soient mieux traités que ceux battant pavillon d'un État qui l'aura ratifiée.

Selon Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail au BIT, c'est l'un des moyens qui nous permettra d'atteindre notre but d'une ratification quasi universelle de la convention. Elle a été rédigée de manière à créer un domaine d'action de référence pour tous les participants, y compris les gouvernements, les propriétaires de navires et les marins. Elle a parfois été désignée comme la « Charte des droits des gens de mer » mais chaque personne impliquée dans le secteur maritime aura un rôle à jouer pour donner vie à cette convention. La connaissance de la convention deviendra essentielle pour quiconque cherchera à posséder, exploiter ou contrôler des navires ou à travailler en mer.

**Convention du document d'identification des gens de mer, OIT 185**

Suite à la terrible attaque terroriste sur le World Trade Center le 11 septembre 2001, l'Organisation des Nations Unies a pris l'initiative de revoir l'ensemble de ses règlements

dans le but d'accroître la sécurité publique. Parmi les dispositions qui concernent les gens de mer, il y a eu une révision complète du document d'identification des marins, OIT 185. Les ports et terminaux ayant haussé leurs niveaux de sécurité, ce document d'identification permettrait plus facilement l'accès aux différentes installations, tant aux États-Unis qu'ailleurs dans le monde.

Depuis cette révision en 2003, le SIU a continuellement fait des représentations auprès de Transport Canada pour inciter le gouvernement à ratifier cette Convention internationale et à émettre la nouvelle pièce d'identité améliorée à nos membres. Lors de notre dernière intervention auprès de Transport Canada en mai dernier, nous avons été informés que l'adhésion aura possiblement lieu cet automne. Entre temps, le document d'identité modernisé est déjà disponible sur une base volontaire et nous recommandons à nos membres de l'obtenir.

**L'application de la Loi sur le Cabotage**

La Loi sur le Cabotage est un instrument essentiel au maintien de notre industrie maritime nationale surtout en période de reprise économique. Nous croyons donc qu'il est essentiel que cette loi soit appliquée de façon très stricte. Récemment, l'Office des Transports du Canada (OTC) a révisé les lignes directrices régissant l'octroi des licences de cabotage. Le S.I.U. s'est montré un leader lors de ces consultations en fournissant plusieurs commentaires et suggestions. Notre message est clair : Nous n'accepterons pas que le Canada relaxe ses exigences pour l'entrée de navires étrangers. Or, malgré le fait que nous ayons reçus de nombreux appuis de représentants de l'industrie, il semble que l'Office des Transports n'ait mené ces consultations que pour la forme puisque même des mesures qui faisaient l'unanimité au sein des intervenants ont été ignorées. Nos demandes d'obtenir une rencontre sur ces questions ont également été rejetées. Nous dénonçons particulièrement le refus par l'OTC de retirer le critère de rentabilité économique comme déterminant pour l'octroi d'une licence de cabotage. Soyez assurés que votre syndicat continuera de maintenir la pression sur ces points notamment en réclamant des mesures concrètes pour protéger les emplois canadiens dans l'industrie du cabotage. Nous avons, d'ailleurs, déjà adressé des demandes au Ministère des Ressources humaines et du développement des compétences Canada à ce sujet et nous attendons impatiemment des réponses.

**Congrès mondial de l'ITF**

**Michael Murphy, Vice-président/Vice-président American Maritime Officers, David Heindel, Secretary-treasurer/Secrétaire-trésorier SIU of NA, Michel Desjardins, Président/Président SIU of Canada, Tomas Abrahamsson, Vice-Président/Vice président Swedish Union for Service and Communications Employees, Yoji Fujisawa, Président/Président, All Japan Seamen's Union.**

Nous avons récemment assisté au 42e Congrès de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport et désirons féliciter David Heindel, Secrétaire-trésorier du SIU of NA à la suite de son élection à la présidence de la Section Gens de mer de l'ITF. Nous félicitons également Paddy Crumlin, Secrétaire national du Maritime Union of Australia, élu Président de l'ITF. (Voir page 4 pour de plus amples détails sur ces importantes élections). (ITF). En cette occasion, de nombreuses résolutions ont été adoptées, notamment, la mise en œuvre d'un comité pour les jeunes travailleurs. Cette reconnaissance officielle dans les Statuts de l'ITF accordera aux travailleurs du transport âgés de moins de 35 ans un statut similaire à celui des membres du Comité des femmes par exemple.

Un comité directeur des jeunes travailleurs avait été créé dans le sillage du Congrès de 2006. Depuis, nous pouvons constater la formation d'un réseau de jeunes syndicalistes des transports du monde entier.

Lors de la conférence à Mexico, il a été souligné que la participation accrue des jeunes constitue un outil essentiel de l'objectif de renforcement des syndicats et de la solidarité internationale. Aussi, reconnaissant la vérité de ce principe de même que du dicton, « l'avenir appartient aux jeunes », le S.I.U. permet à ses jeunes membres de participer à différents programmes de formation leur donnant ainsi l'opportunité d'être employés à divers postes et départements par l'entremise de son fonds de formation, I.F.M. Nous sommes plus que jamais conscients des défis qui nous attendent et c'est avec confiance que nous envisageons l'avenir.

Michel Desjardins



# Important ITF elections



## SIU of NA's David Heindel elected chair of the Seafarers' Section

Well-known to S.I.U. of Canada's members and very familiar with challenges seafarers face in our country, SIU Secretary-Treasurer David Heindel was unanimously elected Chair of the Seafarers' Section at the International Transport Workers' Federation (ITF) Seafarers Conference during the group's gathering on



SIU of NA Secretary-Treasurer David Heindel being congratulated by SIU President Michel Desjardins on his election as Chair of the ITF's Seafarers Section.

*David Heindel, Secrétaire-trésorier du SIU of NA reçoit les félicitations du Président Michel Desjardins à la suite de son élection à la présidence de la section Gens de mer de l'ITF.*

Aug. 6, which was part of the ITF's quadrennial Congress convention in Mexico City. Heindel becomes the first American to hold the position since the late SIU Executive Vice President John Fay, who was the first American to ever serve as chair. Fay served from 1995 to 2002.

Heindel will oversee the efforts of the most powerful section within the ITF, dealing with such subjects as the Flag-of-Convenience (FOC) campaign, piracy, the safety of mariners, and many other matters. Heindel told the body, representing maritime unions from around the world, that he was honoured to head the Seafarers' Section. He said he looks forward to continuing on the work already underway by the body as well as to facing upcoming challenges.

## Elections of Paddy Crumlin elected ITF President

At the International Transport Workers' Federation (ITF) world congress held in August in Mexico City, Paddy Crumlin, National Secretary of the Maritime Union of Australia, was elected President of the ITF.

The ITF represents over 4.6 million members of 760 trade unions worldwide and its President is tasked with helping hold the organisation to account between these congresses, which set its policy for the next four years. Paddy Crumlin, is the 22<sup>nd</sup> person to take on the post.

Upon his election, Crumlin said: "I'm excited to be able to take on this new role and play my part in moving the work of the ITF, its hundreds of affiliated unions and their millions of members forward through the implementation of a comprehensive organising programme focused on trade union regeneration and revitalisation."

## Urgent challenges include the ongoing problem with piracy.

An SIU-initiated motion condemning piracy and

its impact on mariners passed during the Seafarers Conference and was placed before the whole ITF convention. The motion states a belief "that more needs to be done to protect the world's seafarers carrying out their duties serving on merchant ships." It points out the trauma being inflicted not just on the mariners but also upon their families.

The statement "calls upon governments and the United Nations to take further steps to protect mariners and their vessels operating in these dangerous waters and to provide direct support to hasten the release of the numerous ships and their crews currently held."

Additionally, the resolution "calls upon the ITF to coordinate with their international partners, both in labour and the commercial sector, to bring a strong and clear message to governments that more must be done."

Throughout the convention, delegates have signed the ITF-sponsored petition calling for strong action by governments of the world to combat piracy. The Seafarers Conference also adopted a revised FOC campaign to target Flag-of-Convenience vessels, also known as runaway-flag vessels. During its longstanding battle against runaway flags through the use of port inspectors, dockers and other international union officials, the ITF also negotiates with some of the FOC shipowners directly through the International Bargaining Forum. Already, the ITF has around 9,000 runaway-flag vessels under contract, up from 2,000 earlier in the decade.

Heindel noted that while the FOC campaign and IBF Forum has proven successful, many mariners continue to suffer unsafe working conditions with little to no pay. He vowed the ITF will continue its fight to assist all of the world's mariners to improve working and safety standards for all who ply the world's seas.

The ITF Seafarers Conference called for the promotion of existing cabotage laws (like the Jones Act) in those nations who have them while promoting such laws in other nations as a means to protect mariners in their own countries.



# Importantes élections à l'ITF



## David Heindel, du SIU of NA, élu président de la section des gens de mer

Bien connu des membres du S.I.U. du Canada et très familier avec les défis auxquels font face les marins canadiens, David Heindel, secrétaire-trésorier du SIU of NA a été unanimement élu président de la section des marins de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) lors d'une réunion de cette section le 6 août dans le cadre du Congrès quadriennal de l'ITF tenu à Mexico City.

Heindel est le premier Américain à occuper ce poste depuis le regretté John Fay, vice-président exécutif du SIU of NA qui fut le premier Américain président de cette section de 1995 à 2002.

Heindel dirigera les activités de la plus puissante section de l'ITF, incluant des dossiers tels que la campagne sur l'enregistrement sous pavillon de complaisance (FOC), la piraterie, la sécurité des marins et plusieurs autres. Heindel a déclaré aux représentants des syndicats maritimes de toutes les régions du monde, qu'il était honoré d'avoir été élu et qu'il projetait de poursuivre l'excellent travail accompli par la section des marins et à affronter les nouveaux défis.

## Paddy Crumlin élu Président de l'ITF

Lors du Congrès mondial de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport tenue en août à Mexico City, Paddy Crumlin, secrétaire national du Maritime Union of Australia, a été élu président de l'ITF.

L'ITF représente plus de 4,6 millions de membres de syndicats à travers le monde et son Président a la responsabilité de diriger l'organisation entre les congrès, tenus aux quatre ans. Les politiques de l'organisation sont définies lors des congrès. Paddy Crumlin est le 22<sup>e</sup> président depuis les débuts de l'ITF.

À la suite de son élection, Crumlin déclarait : «Je suis enthousiasmé d'accepter ce nouveau rôle et de diriger les travaux de l'ITF, ses centaines de syndicats affiliés et leurs millions de membres afin de mettre en application un programme global d'organisation ciblé sur le renouvellement et la relance du milieu syndical.

## La piraterie est un défi pressant

Une motion du SIU condamnant la piraterie et son effet sur les marins a été adoptée par la section des marins et a été soumise lors de l'assemblée plénière du Congrès. La motion stipule « que plus doit être fait afin de protéger les marins du monde alors qu'ils font leur travail sur les navires marchands ». La motion souligne le traumatisme causé aux marins ainsi qu'à leur famille.

La déclaration demande aux gouvernements et aux Nations Unies de prendre des mesures afin de protéger les marins et leurs navires alors qu'ils traversent des régions dangereuses et d'apporter l'appui nécessaire afin de hâter la libération des navires et des otages qui sont présentement détenus.

De plus, la résolution « demande à l'ITF de coordonner avec ses partenaires internationaux, tant dans le secteur ouvrier que commercial, de lancer un message clair et précis aux gouvernements que plus doit être fait ».

Tout au long du Congrès, des délégués ont signé la convention de l'ITF demandant des efforts intensifs des gouvernements du monde afin de combattre la piraterie. La section des marins a également adopté une campagne dans le but de cibler les navires sous pavillon de complaisance (FOC). Avec l'aide des inspecteurs des ports, des débardeurs et autres officiels de syndicats à travers le monde, durant sa longue lutte contre les navires FOC, l'ITF négocie directement avec des armateurs FOC par l'intermédiaire du forum international de négociation. Déjà, l'ITF compte 9 000 navires sous contrat; elle en comptait 2 000 au début de la décennie.

Heindel a souligné que malgré les succès de l'ITF et du forum de négociation, de nombreux marins continuent à souffrir de mauvaises conditions de travail avec peu ou pas de salaire. Il a fait le vœu que l'ITF poursuive sa lutte afin d'aider les marins du monde à profiter de meilleures conditions de vie et de travail.

Le Congrès de l'ITF a demandé de mettre en valeur les lois sur le cabotage dans les pays bénéficiant de telles lois incluant le Jones Act de demander que ces lois sur la cabotage soient adoptées dans d'autres pays afin d'assurer la protection des marins.



Jim GIVEN

**VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF**

**EXECUTIVE VICE-PRESIDENT**



## Survey for Algoma and CSL crewmembers

Crewmembers working on Algoma and CSL vessels will be receiving a survey aboard their vessels regarding the upcoming negotiations between your Union and the companies.

This survey is yet another way the SIU is striving to service our membership by making sure we have given each and every one of our members a chance for their voice to be heard. This survey is not something to be put to the side, we urge you to take the few minutes it takes to fill it out as your future contract will be built around the answers we receive back. All too often members approach us after negotiations have concluded with very good suggestions but it is too late in the process to present them to the company. This is your opportunity to have your input into the document you will vote on and work under for the duration of the CBA.

We are just emerging from recession and negotiations will be tough, but with your help and support we will be able to negotiate a contract that protects what you have and make some gains for the future. Our industry is forever changing with new technology and updated vessels but the one thing that remains the same is people make the profit for the company, not just the vessels.

### Negotiation Update

At the request of crewmembers of the Atlantic Superior we recently sat down with VShips to talk about the current time off schedule. As you are aware the special nature of this project makes for a very unique situation. The crew had advised union officials that three months onboard was just not going to work out, and that fatigue may become a factor in the safe operation and working conditions. Our primary concern is of course the safety of SIU members and with this in mind the Union and the Company have agreed that the vessel shall be classed as a year round vessel with an STO schedule of two months on the vessel followed by one off the vessel. We are confident this will benefit both crewmembers and the company with a safe operation and seafarers that are rested and able to perform at 100%. We will continue to review the operation and address any problems that may arise.

Very shortly we will be meeting with Algoma Tankers to exchange proposals in our first meeting for negotiations. We wish to thank all crew members who sent us proposals, and ships delegates, for rounding up the crews and getting them sent to us. The amount of proposals received was tremendous. Our Brothers and Sisters with ATL spent a great deal of time giving careful thought to what they sent us and it is clearly obvious that they understand the business. After we exchange proposals with the company we will be boarding ATL vessels to report back personally to crewmembers and get their input on where we should head. I am sure the company is not looking to be very generous so it will be an uphill battle but one we look forward to taking on.

Officials Mike Given and Hugo Boisjoly recently met with Rigel Shipping to exchange proposals and work toward a new contract. As those employees with Rigel are aware, Brother Boisjoly recently visited your vessels to discuss the outcome of this exchange to make sure

SIU members understood and had a say in the process regarding time off systems. Members report that they were very grateful for the communications as it clarified some issues that would have a huge affect on both time off and take home pay at the end of the day. Members were able to give the feedback we require to go back to the company and continue with the negotiations.

Contracts with Lafarge and Jones Marine have been negotiated on the West Coast and are currently out for members to ratify. We thank the negotiating committees who assisted in this important process. Until the votes have been counted all we can report is that both contracts provide for healthy wage increases and job security over the next few years. A job well done by our Brothers and Sisters on the West Coast.

Also under negotiations currently are NTCL for vessels trading in the Arctic. Brothers Mike Given and Ryan Bergeron have met with the company on several occasions and progress, although slow, is being made.

Please make sure to read the Vice Presidents' reports in the Sailor for further negotiation updates for your area.

### Maritime Labour Convention

With little notice one of the most important (if not the most) labour conventions of our era was adopted by Canada on June 15, 2010. The Maritime Labour Convention, MLC, is known as the Seafarers "super convention" or "Seafarers Bill of Rights" for good reason. This important piece of international legislation provides protection for seafarers in almost all areas of employment, social and living conditions. It spells out exact protections and adds respect and dignity for all seafarers regardless of nationality or the flag of the vessel. Unlike SIU members our Brothers and Sisters working on FOC vessels, and vessels flying flags of developing nations, have little or no protection under national laws. They are often at the mercy of greedy ship-owners who put profit before people and exploit the seafarers at every turn. They do not have national trade unions to turn to, they do not have government agencies to protect them, all they have is the ITF, or Conventions such as the MLC that can be enforced by countries such as Canada who adopted it into law. President Michel Desjardins worked tirelessly with other trade unions, Ship-owners and Governments, from around the globe to draft this Bill of Rights. He was involved every step of the way in making sure the Convention would not be just another piece of paper but an honest document providing the protections that had teeth and could be enforced. It did not end there. No Convention is worth the ink unless Countries put it into law and have the will to see it through. Brother Desjardins again lobbied the Canadian government to adopt the Convention, and was successful. We are proud that as of June 15, 2010 Canada was one of only nine countries to adopt the Maritime Labour Convention, 2006 into law!!!!

Safe Sailing to All!!

## Sondage auprès des membres d'équipage d'Algoma et CSL

Les membres d'équipage à bord des navires d'Algoma et CSL recevront un sondage relativement aux négociations imminentes entre votre Syndicat et les compagnies.

Le but du S.I.U. en effectuant ce sondage est de permettre à tous les membres travaillant pour ces compagnies d'exprimer leur opinion. Il est important de ne pas mettre ce sondage de côté et nous vous invitons à prendre quelques minutes et à le compléter étant donné que votre prochaine convention sera établie à partir de vos réponses. Trop souvent, après la conclusion des négociations, des membres nous font part de très bonnes suggestions mais il est alors trop tard pour en discuter avec la compagnie. Voici donc votre opportunité de contribuer à la préparation de la convention collective sur laquelle vous voterez et qui déterminera vos conditions de travail quand elle deviendra en vigueur.

Alors que nous sortons à peine d'une récession, il faut prévoir des négociations serrées mais avec votre appui, nous pourrions négocier un contrat qui protège vos acquis et qui permettra de faire quelques gains pour l'avenir. Notre industrie change avec la venue de nouvelles technologies et des navires plus performants mais l'élément qui est inchangé est que des personnes permettent aux compagnies de faire des bénéfices, non seulement des navires.

### Compte rendu des négociations

À la demande de membres d'équipage du Atlantic Superior, nous avons rencontré VShips et discuté de la présente cédule de congé. Comme vous savez, la nature spéciale de ce projet rend la situation bien particulière. L'équipage a avisé les officiels du Syndicat qu'il n'est pas possible d'être trois mois à bord et que l'épuisement peut devenir un élément alors qu'on recherche une exploitation et des conditions de travail sécuritaires. Notre principale préoccupation est évidemment la sécurité des membres du SIU et pour cette raison, le Syndicat et la Compagnie ont convenu que le navire serait classé navire en service continu avec une cédule de congé de deux mois à bord du navire suivis d'un mois de congé. Nous sommes confiants que ceci sera à l'avantage des membres d'équipage et de la Compagnie tout en permettant une exploitation sécuritaire du navire et des marins reposés et capables d'effectuer leur travail à 100%. Nous continuerons à examiner l'exploitation du navire et à discuter de tout problème pouvant survenir.

Bientôt, nous rencontrerons les représentants d'Algoma Tankers et échangerons des propositions lors de notre première rencontre de négociations. Nous remercions tous les membres d'équipage qui ont soumis des propositions et les Délégués qui nous les ont transmises. Le nombre de propositions reçues a été très élevé. Nos confrères et consœurs avec ATL ont passé de nombreuses heures à préparer ces propositions avec soin et il est très évident qu'ils ont un très bon sens des affaires dans notre industrie. Après avoir échangé les propositions avec la Compagnie, nous rencontrerons les membres d'équipage à bord des navires d'ATL afin d'obtenir leur opinion sur la marche à suivre. Je suis sûr que la compagnie ne prévoit pas être très généreuse et qu'il faut s'attendre à une lutte serrée mais nous sommes prêts à y participer.

Les officiels Mike Given et Hugo Boisjoly ont récemment rencontré Rigel Shipping pour échanger des propositions en préparation pour une nouvelle convention. Confrère Boisjoly a rencontré les équipages afin d'assurer que les membres étaient familiers avec le résultat des

discussions et d'obtenir leurs vues sur le système de congé. Les membres ont exprimé leur satisfaction d'avoir obtenu les renseignements qui répondaient à certaines préoccupations relatives aux congés ainsi qu'à la gratification de vacances. Les membres ont pu exprimer leurs opinions et nous pourrions ainsi reprendre les négociations avec la Compagnie.

Les conventions avec Lafarge et Jones Marine ont été négociées sur la Côte Ouest et ont été transmises aux membres pour ratification. Nous remercions les comités de négociation qui ont collaboré à cet important processus. Jusqu'à ce que les votes aient été comptés, nous ne pouvons que rapporter que les deux conventions prévoient de bonnes augmentations de salaires et de bonnes conditions de sécurité d'emploi au cours des prochaines années. Un travail bien fait par nos confrères et consœurs sur la Côte Ouest.

Des négociations sont présentement en cours avec NTCL pour ses navires exploités dans l'Arctique. Confrères Mike Given et Ryan Bergeron ont rencontré la Compagnie à plusieurs occasions et un certain progrès est réalisé.

Veillez lire les rapports des vice-présidents dans le Marin Canadien pour de plus amples renseignements sur d'autres négociations dans votre région.

### Convention du travail maritime

Sans beaucoup de bruit dans les médias, l'une des plus importantes, sinon la plus importante, convention de travail de notre époque, a été adoptée par le Canada le 15 juin 2010. La Convention du travail maritime est reconnue en tant que la « super convention » ou la « Charte des droits des marins ». Cette importante loi du droit international assure la protection des marins dans presque tous les secteurs d'emploi ainsi que des conditions sociales et de vie. La Convention définit avec précision les protections ainsi que le respect et la dignité que doivent obtenir tous les marins, indépendamment de leur nationalité ou de l'enregistrement du navire. Contrairement aux membres du S.I.U., nos confrères et consœurs travaillant à bord de navires sous drapeau de complaisance ou de pays en voie de développement, bénéficient que de peu ou pas de protection en vertu des droits de leur pays. Ils sont souvent à la merci d'armateurs avides qui mettent leur bénéfice avant tout et qui exploitent continuellement les marins. Ceux-ci ne peuvent recourir à un syndicat dans leur pays, n'ont pas d'organismes gouvernementaux pour les protéger et ils n'ont que l'ITF et une convention comme celle du travail maritime qui a été adoptée par le Canada. Président Michel Desjardins a travaillé inlassablement avec d'autres syndicats, armateurs et représentants des gouvernements à l'échelle mondiale afin de rédiger cette Charte des Droits. Il a été impliqué dans chaque étape du processus afin d'assurer que la Convention ne soit pas simplement un morceau de papier mais plutôt un puissant document qui assurerait la protection des marins et qu'il soit mis en vigueur. Il ne s'est pas arrêté là. Une convention est inutile à moins que les pays ne lui donnent force de loi et la mettent en vigueur. Confrère Desjardins a exercé des pressions sur le gouvernement canadien afin qu'il adopte la convention et il a réussi. Nous sommes fiers que depuis le 15 juin 2010, le Canada est l'un de seulement neuf pays à avoir adopté la Convention du travail maritime.

Naviguez en toute sécurité.



**Canadian and American SIU maintain our Coasting Trade regulations must be observed**

President Michel Desjardins and SIU of NA President Mike Sacco

**Le SIU du Canada et des États-Unis maintiennent que nos lois sur le cabotage doivent être observées**

Président Michel Desjardins et Président Mike Sacco du SIU of NA

# Our Coasting Trade regulations must be observed

## Importance of the Jones Act

Mike Sacco, President of the SIU of NA, recently answered critics of the Jones Act, the law in effect since 1920 that regulates vessels operating between ports in the United States. The Jones Act requires that ships transporting cargoes between American ports be American-crewed, -built, -flagged and -owned.

Most maritime nations have laws that basically require the same conditions. In Canada, the Coasting Trade Act and the Merchant Marine Act include many provisions similar to the provisions of the Jones Act to regulate vessels trading between Canadian ports.

## Continuous opposition to our Coasting Trade Act and the Jones Act

Too often, shipowners from other countries exert pressures on the governments of Canada and the United States to have the Coasting Trade Act and the Jones Act repealed, maintaining they can compete with shipowners of our countries. It is important to add however that the conditions under which most of their vessels operate do not ensure a level playing field.

In many cases, foreign shipowners applying for special waivers to bypass our Coasting Trade regulations, operate vessels that are not subjected to the same rigorous inspections and the same standards

of seaworthiness in effect in our countries. As a result, several foreign vessels, mainly vessels registered under flag of convenience (FOC vessels), have been detained in our ports by Coast Guard officials following reports by ITF inspectors of deficient conditions aboard these vessels.

ITF inspectors regularly board FOC vessels, either randomly or following contacts from crewmembers reporting they are not being paid the wages they had been promised. In addition to not being compensated as agreed, the living and working conditions aboard are unacceptable.

On several occasions, we have reported in the Canadian Sailor on the conditions prevailing aboard some of the foreign vessels arriving in Canadian waters and we have legitimate reasons to be concerned by the dangers they pose to Canadian crewmembers and vessels but also to the population and infrastructure along our rivers and our ports.

## Unfair arguments are being used

Opponents to our Coasting Trade regulations often resort to unfair arguments to legitimize their opposition to our coasting trade legislations. In the Seafarers' Log of July 2010, the SIU of NA publication, President Sacco reported that "attacks on the Jones Act recently resumed in the wake of the Gulf oil spill, with various publications, politicians and think-tanks firing off accusations ranging from the confusing to the insulting. The most ridiculous of

those claims involved a supposed refusal by the U.S. administration to waive the Jones Act and a supposed corresponding request (which never happened) from unions not to waive it."

Additionally, the U.S. Department of Transportation issued a statement that read. "To be absolutely clear... the Jones Act has not hindered the cleanup effort."

## Senator John McCain gets involved

John McCain, Senator from Arizona and defeated Republican candidate at the 2008 Presidential elections, has gotten involved and introduced legislation to repeal the Jones Act. According to a statement issued by the Maritime Cabotage Task Force, "the McCain bill proposes to eliminate the very American industry that is helping to clean up the spill, an industry that supports 500,000 U.S. jobs – and to outsource that work to foreign workers and foreign companies registered in nations like Liberia and Marshall Islands that operate outside of American law. Using a spill caused by foreign companies as a pretext to bring in more foreign companies is a backward approach."

The statement adds: "The McCain legislation is based on the completely false claim that the Jones Act is hindering the Gulf clean-up effort. The Coast Guard and National Incident Command have unambiguously rejected that idea. They should know the truth better than anyone."

# Nos lois sur le cabotage doivent être observées

Mike Sacco, Président du SIU of NA, répondait récemment à des critiques du Jones Act, loi en vigueur aux États-Unis depuis 1920 et qui régleme le cabotage en eaux américaines, principalement en ce qui touche le transport maritime entre ports américains. Le Jones Act requiert que les navires transportant des cargaisons entre des ports américains aient des équipages, aient été construits, appartiennent et soient sous registre des États-Unis.

La majorité des pays qui ont des flottes maritimes ont des lois essentiellement similaires. Au Canada, la Loi sur le cabotage et la Loi sur la marine marchande du Canada comprennent de nombreuses dispositions comparables à celles du Jones Act afin de régler le transport maritime entre ports canadiens.

## Opposition continue à nos lois sur le cabotage et le Jones Act

Trop souvent, des armateurs d'autres pays exercent des pressions sur les gouvernements du Canada et des États-Unis afin que ces lois soient abrogées et qu'ils puissent librement concurrencer les armateurs de nos pays. Il est important d'ajouter qu'en raison des conditions sous lesquelles leurs navires sont exploités, la concurrence est totalement inégale.

Dans de nombreux cas, les armateurs demandant des exemptions ou des dérogations spéciales exploitent des navires qui ne sont pas soumis aux mêmes inspections rigoureuses et mêmes normes de navigabilité qui sont en vigueur dans nos pays. Il suffit de constater les déficiences des nombreux navires sous pavillon de complaisance qui viennent dans nos eaux et

qui sont retenus par les services de la Garde côtière à la suite de rapports déposés par des inspecteurs de l'ITF. De plus, ces armateurs étrangers ne paient aucune taxe dans notre pays et ne contribuent rien à l'entretien et à la sécurité de nos voies d'eau et de la Voie maritime du St-Laurent.

Les inspecteurs de l'ITF examinent les navires FOC, soit au hasard ou à la suite de communications reçues de membres d'équipage rapportant qu'ils ne reçoivent pas les salaires promis. De plus, les conditions de travail et de vie à bord sont inacceptables.

À maintes reprises, nous avons signalé dans les pages du Marin Canadien les conditions qui existent sur certains navires étrangers arrivant en eaux canadiennes et nous avons de bonnes raisons de nous inquiéter des dangers qu'ils posent aux marins et aux navires canadiens mais également à la population et aux infrastructures le long de nos rivières et dans nos ports.

## Des critiques injustifiées sont lancées

Des opposants à nos lois sur le cabotage utilisent souvent des arguments injustes pour soutenir leur opposition à nos lois sur le cabotage. Dans l'édition de juillet 2010 du Seafarers' Log, journal du SIU of NA, Président Sacco rapportait que les attaques véhiculées par des publications et des politiciens à l'occasion du déversement de pétrole du Golfe du Mexique passaient de l'absurdité à l'insulte. La plus ridicule insinuaient un refus allégué par l'administration américaine de renoncer à l'application du Jones Act et une demande alléguée

de syndicats (ce qui n'est jamais survenu) de ne pas renoncer à l'application du Jones Act.

De plus, le Département des Transports des États-Unis a émis un communiqué qui disait : «Pour être le plus clair possible sur cette question, ... le Jones Act n'a pas entravé les travaux de récupération du pétrole. »

## John McCain s'implique dans le dossier

John McCain, membre du Sénat américain (Arizona) et candidat défait aux élections présidentielles de 2008, s'est impliqué dans le dossier et demande l'annulation du Jones Act. Selon un communiqué émis par le Maritime Cabotage Task Force le projet de loi de McCain propose d'éliminer l'industrie américaine qui aide à nettoyer le pétrole déversé, une industrie qui procure 500 000 emplois et de confier ces emplois à des travailleurs étrangers et à des compagnies étrangères qui sont enregistrées dans des pays comme le Libéria et les Marshall Islands, des pays qui fonctionnent en marge des lois américaines. Utiliser un déversement de pétrole causé par des sociétés étrangères comme prétexte pour utiliser d'autres sociétés étrangères est une approche rétrograde. Le communiqué ajoute : « Le projet de loi de McCain est fondé sur la prétention totalement erronée que le Jones Act nuit aux efforts de nettoyage du Golfe. La Garde côtière et le Poste de commandement responsable du contrôle de l'événement ont sans équivoque rejeté cette prétention. Ils sont certainement mieux renseignés que quiconque ».



**RCMP officers conducting anti-terrorism drills aboard the Agawa Canyon**

RCMP officers recently boarded the Agawa Canyon while conducting anti-terrorism drills. S.I.U. member Don Hicks is seen here with RCMP officers.

**Des policiers de la GRC mènent des exercices contre le terrorisme à bord du Agawa Canyon**

Des policiers de la GRC ont abordé l'Agawa Canyon lors d'exercices anti-terrorisme. Confrère Don Hicks en compagnie des policiers de la GRC lors des manœuvres.



**All three new Algoma acquisitions will display the Canadian Flag before the end of the year.**

**Les trois nouvelles acquisitions d'Algoma arboreront le drapeau canadien avant la fin de l'année.**

**Algoma Guardian**



**Algoma Discovery**



**Algoma Spirit**





Alvin Albarracin, Leigh Voutier



Fabian Lefresne, Brian Mauger, Patrice Caron



Nelson Gao-Ay, Nicolas Gauthier, Benito Moreno, Gustave Michaud, Charles Thibault



Gilles Sauvageau, Ahmed Chemissa



David Letourneau, Julian Lichacz, Elvin Mallett, Hernane Gotera, Joel Cadavos, Nicolas Hubert, Jonas Holonou, Pierre-Luc Panier



Brandon Von Niessen, Jeffrey Wedge, Adrian Norberg, Sam Gomolka, Kellan Morrison



Michael Heron



Dennis Bonnetrouge, Ian Lafferty



Joseph Cummings, Harry Park, Alfred Baker



Paul Hayes, Harold Cornect



Standing/Debout: Keith Cociani, Duane French. Sitting/Assis: Anthony Hatcher, Chris Coolen, Dean White



Daniel Dobbins



Roch Gaddarkhan, Mary Fortune, Carl Bennett



Brian Mauger



Erika Braithwaite, Kyle Hannah



Evelyn Matte, Lori Bradbury, Cindy McLean, Angela Mussche



Henry Rawlings



Jean Boughner



Jeannie Goveia, Cindy Simpson



John Gouthro



Josh Sanders



Robert MacDonald



Roger Harvey



Ron Elgie



Calvin Ransome, Lonnie Boudreau



Gary Bateman



Richard Kelland, Steve Peterson



Ivan Bryan, Alex Skinner, Claude MacDonald, Ron Ingram



James Scott, Efen Frejoles, Garfield Durnford, Robert Keeping, Wallace Green



Shawn Thorne, Andre Joly, Jimmy Phillips



William Parks, Harold Davis





# AROUND THE PORTS

## AUTOUR DES PORTS



Bonifacio Develos, Doug Collins



Lillian Napierala, Lloyd Howell



Albert Visario



Max Dionisio, Jeremy Cowan, Jerry Hooper



Terry Carter, Richard Titus



Rachel Kawalec, June Daniels



Corey Herritt, Jason Wilkinson, Pierre Lemieux



Robbie Morrell, Doug Pike, Glenn Templeman, Charlie Rodgers



Gary Byrne, Tony Kean, Cyril March, Lloyd Downey



Joe Firth, Scott Gilbert, Joe Ryan



Charles Olivier Royer, Hugues Voyer, Stephane Lauzé, Emmanuel Afforo, Claude Dionne



Donald Michaud, Hugues Douville, Denis Landry, Regis Bernatchez, Michel Dussault, Frederik Isabel, Pierre Grenier



Francois Hebert, Dominic Lambert-Racine



Stanley Bond Clarke, Capt Joseph William Crocker, Fraser Herritt, Brian McLaren



Claude Dessureault, Viktor Belousov, Philippe Beaudry, Philippe Saindon, Richard Laplante, Bruno Morin



Lloyd Hatcher, Albert Rideout, Rodney Keeping



Ward Coley, Samuel Billard, Alec Matthew, Jonathan Duncan, Curtis Blinkhorn



Serge Sauvageau, Michel Poirier, Gilles Ethier



Francois Bouchard, Stephane Boudreault, Robin Hartley, Guillaume Collin, David Daneau



Lewis Perry, Wayne Savoury, Robert Rouleau



Standing/Debout: Scott Mitchelmore, Michael Vacon, Emile Boudreau. Sitting/Assis: Bertrand Martineau, Neil Kendall



Marie Claude Rioux, Luc Soucy, Édith Saucier



Guillaume Harvey, Pascal Daneau, Maxime Castonguay, Jacques Nault, Philippe Daneau, Clovis Laflamme



Angela Green, Catherine Allard, Nicholas Morin



Mike Colby



Michel GALARNEAU

**VICE-PRÉSIDENT ST-LAURENT ET CÔTE EST**



**VICE-PRÉSIDENT ST-LAWRENCE AND EAST COAST**

## ***Ocean Remorquage Côte Nord : Signature d'une première convention collective***

Lors de la dernière édition du Marin Canadien, nous annoncions que des discussions étaient en cours avec le Groupe Océan en vue d'une entente sur une convention collective avec la nouvelle division Océan Remorquage Côte Nord. Nous sommes heureux d'annoncer que le 9 juillet dernier, une première convention collective de 5 ans a été conclue pour cette unité. Comme le nom de cette division l'indique, notre convention collective couvre toutes les futures opérations de la compagnie sur la Côte Nord du Québec.

Celles-ci ont débuté dans le port de Sept Îles en assistance au "Atlantic Superior" pour les opérations de transbordement de minerai sur des super minéraliers à l'ancre. Nous souhaitons un franc succès au Groupe Océan dans cette nouvelle aventure.

### ***Le Bella Desgagnés remplacera le Nordik Express la saison prochaine***

Le navire remplaçant pour le Nordik Express a été mis à l'eau le 17 avril dernier au plus vieux chantier naval de Croatie fondé en 1729 ! Le nouveau Bella Desgagnés bâti au coût de plus de 80 millions \$ devrait arriver au Canada cet automne pour être mis en service en 2011. Rappelons que le service de desserte de la Basse Côte Nord comprend un volet passager et aussi de transport de conteneurs pour approvisionner cette région éloignée du Québec.

Le Bella Desgagnés d'une dimension de 312 pieds par 63 pieds de large aura un tirant d'eau de 15 pieds pour faciliter la manœuvrabilité dans les petits ports de la Basse Côte Nord du Québec. Le navire sera classé 1A pour la glace et pourrait opérer à l'année longue. Il pourra accommoder 381 passagers au lieu de 268 sur le

Nordik Express et la capacité de conteneurs passera de 68 à 125, soit proche du double. Il y aura aussi 38 chambres pour l'équipage, ce qui constitue une nette amélioration pour nos membres et les officiers.

Nous vous invitons à consulter le site internet de [You Tube – Bella Desgagnés](#) – pour visualiser la mise à l'eau de ce magnifique navire.

### ***Nominations d'impact pour le secteur maritime au gouvernement du Québec***

C'est avec intérêt que nous avons appris la nomination de Monsieur Sam Hamad à titre de Ministre des Transports alors que Madame Julie Boulet passe au poste de Ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

Nous désirons témoigner ici que Madame Boulet a affiché une grande ouverture d'esprit et détermination envers l'Industrie maritime alors qu'elle était Ministre délégué aux Transports puis comme Ministre des Transports, en vue de régler les problèmes parfois épineux que nous avons soulevés à son attention. Veuillez bien accepter nos remerciements les plus sincères Madame Boulet. Permettez nous cependant de souligner amicalement que vous pourrez en faire encore beaucoup pour notre Industrie maritime à vos nouvelles fonctions !

Nous souhaitons aussi saluer la nomination de Monsieur Sam Hamad aux Transports, alors que localement nous suivons aussi avec grand intérêt, son implication majeure dans certains dossiers d'ordre sportif comme ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale !

Monsieur Hamad, Madame Boulet, nos meilleurs vœux de franc succès dans vos nouvelles fonctions.

### ***Autour du Port de Québec***

Sur le plan des négociations, une entente de principe sur une convention de cinq ans est intervenue en conciliation avec la Société des traversiers du Québec pour sa division de Matane le 27 août. Avec Océan Navigation nous sommes parvenus à une entente équitable et de courte durée malgré la diminution plus que significative de ce service de remorquage avec barges. Avec Biorex du Golfe, une entente de principe pour une convention de cinq ans est intervenue. Les négociations avec Dragage Saint-Maurice débutent à la mi-septembre.

Avec Desgagnés Cargo et Pétro des discussions sont en cours pour coordonner avec la Guilde de la marine marchande du Canada, un certain nombre de positions conjointes. Rappelons que nous avons toujours eu une excellente entente avec la Guilde et que l'évolution de la représentation syndicale dans l'Industrie maritime nous incite mutuellement à renforcer nos liens.

Au niveau des griefs, sur des dossiers majeurs et d'ordre général, malgré nos récentes ententes en négociation avec le Groupe Océan, quelques dossiers problématiques ont été soumis à l'arbitrage, dont la question de l'utilisation des matelots dans le port de Montréal et une question de climatisation de la cafétéria au Chantier Industries Océan à l'Isle aux Coudres est toujours à résoudre.

Finalement il nous fait plaisir d'informer que le Groupe Desgagnés expérimente actuellement une saison d'opérations Arctique exceptionnelle, ce qui est de bon augure en vue des négociations qui reprendront au début de l'automne dans Desgagnés Cargo et Pétro.  
Fraternellement vôtre.

## **Signing of a first collective agreement with Ocean Remorquage Côte Nord**

We reported in the last edition of the Canadian Sailor that discussions were underway with Groupe Ocean for the conclusion of a collective agreement for their new division, Océan Remorquage Côte Nord. We are now pleased to report that on July 9<sup>th</sup>, a first five year agreement has now been concluded for this bargaining unit. As the name of this division indicates, our collective agreement covers all the future operations of the company on the Quebec North Shore. The first project involving the Company is in the port of Sept Îles to assist the Atlantic Superior in the transshipment of iron ore to a super ore carrier. We wish success to Groupe Océan in this new operation.

### ***The Bella Desgagnés will take over from the Nordik Express in 2011***

The Bella Desgagnés, the new ship scheduled to replace the Nordik Express next year was launched on April 17<sup>th</sup> at the oldest shipyard in Croatia, founded in 1729! The Bella Desgagnés, built at the cost of more than \$80 million is expected to arrive in Canada this fall and will be in operation next year. Providing service to the Lower North Shore includes a passenger service as well as transporting freight and containers to this remote area in Northern Quebec.

The Bella is 312 feet long and 63 feet wide with a draft of 15 feet to improve maneuverability in the small ports of the Quebec Lower Northern Shore. The ship will be rated Class 1A for ice and could operate year-round. It will have greater capacity than the Nordik

Express, able to carry up to 381 passengers vs 268 and 125 containers vs 68. There are 38 rooms for the crew, a significant improvement for our members and officers.

The launching of the splendid new Bella Desgagnés can be seen through the internet at [You Tube - Bella Desgagnés](#)

### ***Important appointments for the maritime sector in the Québec Government Cabinet***

We have learned with great interest the appointments of Mr. Sam Hamad as Minister of Transport and of Madame Julie Boulet as Minister of Employment and Social Security.

We have had the opportunity to appreciate Madame Boulet's open mind and determination to help the maritime industry while she was Minister for Transport and later as Minister of Transport to settle some difficult problems we had brought to her attention. Please accept our most sincere thanks, Madame Boulet, and allow us to mention, respectfully, you will be able to continue helping the maritime industry as a result of your most recent appointment.

We also wish to congratulate Mr. Hamad following his appointment as Minister of Transport. We have followed with great interest his involvement in various sports projects in his capacity as Minister responsible for the Capitale Nationale region.

We wish Mr. Hamad and Madame Boulet great success in their new appointments.

### ***Around the Port of Quebec***

Negotiations with Société des Traversiers du Québec for its Matane Division were in conciliation and a tentative five year agreement has been concluded on August 27<sup>th</sup>. We have concluded a short term agreement with Océan Navigation at equitable conditions considering the more than significant reduction in barge towing operations. Negotiations with Biorex' Gulf Division have progressed well and a five-year tentative agreement is now concluded. Negotiations with Dragage St-Maurice will begin in mid-September.

Discussions are on-going with Desgagnés Cargo and Desgagnés Petro to coordinate with the Canadian Merchant Service Guild a number of joint positions. The S.I.U. has always maintained excellent relations with the Guild and the evolution of union representation in the Maritime Industry is an incentive to reinforce our relations.

While we have concluded agreements after successful negotiations with Groupe Océan, other difficult cases have been referred to arbitration. They include the work assignments of sailors in the Port of Montreal and the air-conditioning of the cafeteria at Chantier Industries Océan in Isle aux Coudres.

We are pleased to report Groupe Desgagnés is enjoying an exceptional season for its Arctic operations, a positive sign as we are about to resume negotiations this fall with Desgagnés Cargo and Desgagnés Pétro.

Fraternally submitted.

**SECRETARY-TREASURER'S REPORT****RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE****Another training program  
being prepared**

The S.I.U.'s Seafarers' Training Institute (S.T.I.) and the participating companies will again offer over the next few months, a renewed training program to S.I.U. members.

Courses offered by S.T.I. give S.I.U. members the opportunity to learn new methods on how to carry out their work assignments more effectively and more safely. Over the years, many members have attended courses organized by S.T.I. and presented by professional instructors. As a result, S.I.U. members have earned the reputation of being amongst the best trained sailors in the world. Also, with the skills they have developed to do their work with greater safety, the number of work related accidents has decreased, year after year.

The enthusiastic feedback received from members who have attended S.T.I. courses leads us to expect many members will want to benefit from the opportunity to enhance their skills, qualify for higher classifications onboard and earn higher wages. In addition to these important benefits, members who have acquired the training required to qualify for more than one position on board, have greater opportunities to get jobs.

**A program  
based on current needs**

S.T.I. trustees, representing the S.I.U. and participating companies have given representatives of Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine the mandate to prepare a series of courses based on the current needs of our industry and to make an extensive review of all course contents.

The Canadian Maritime Industry has changed over the past few years. Many new ships, more powerful, more fuel efficient and more technologically sophisticated have been added. Many additions to the Canadian fleet include state of the art equipment and machinery.

For these reasons, crewmembers must become more knowledgeable and familiarize themselves with the methods needed to carry out their work effectively and in full safety. As a result of the new equipment on the more recent additions to the fleet, members who attended training courses more than five years ago may be invited to register in one of the new training programs that are better adapted to the newer vessels and newer equipment.

Nowadays, a sailor who joins a vessel must familiarize himself not only with a new technical environment but also with new practices and work methods in effect aboard newer vessels. He must also adapt to the new technologies that are now common aboard these vessels.

**A more versatile Maritime Industry**

The Canadian Maritime Industry has changed. Twenty years ago, our industry and our jobs depended strongly on shipments of cereals from the Prairies. Today, our industry, thanks to the foresight of leaders of the companies under contract with the S.I.U., does not depend on a limited sector of the economy. Modern ships, more versatile, better equipped, carry a variety of cargoes, as illustrated in the pages of the Canadian Sailor.

The modern sailor must adapt to the new maritime industry and the new technologies. For these reasons, the best option available to Canadian sailors is to attend the courses offered. If you have the opportunity, take part in the training courses that will be offered to you.

You will agree, training pays.

**Une autre programme  
de formation en préparation**

L'Institut de Formation des Marins du S.I.U. (I.F.M.) et les compagnies participantes, offriront de nouveau au cours des prochains mois, un programme renouvelé de cours de formation aux membres du S.I.U.

Ces cours offerts par l'I.F.M. permettent aux membres du S.I.U. d'apprendre de nouvelles méthodes de travail, d'effectuer leur travail plus efficacement et en plus grande sécurité. Au cours des années, un grand nombre de membres ont suivi ces cours et l'excellente formation qu'ils ont reçue leur a permis de se mériter la réputation d'être parmi les marins les plus qualifiés au monde. De plus, les méthodes plus sécuritaires de travail qu'ils ont apprises et qu'ils adoptent font en sorte que le nombre d'accidents en milieu de travail diminue, année après année.

La participation enthousiaste des membres aux cours de formation de l'I.F.M. nous porte à prévoir que de nombreux membres voudront profiter de l'opportunité qui leur est offerte de perfectionner leurs compétences et d'accéder à de nouvelles positions à bord des navires et de mériter de meilleurs salaires. En plus de ces importants avantages, les membres qui ont acquis la formation requise pour accéder à plus d'une position à bord ont ainsi de meilleures opportunités d'obtenir un emploi.

**Un programme basé sur  
les besoins présents**

Les fiduciaires de l'I.F.M. ont confié à des représentants de Canada Steamship Lines et de Algoma Central Marine le mandat de préparer une série de cours conçus dans le but de répondre aux besoins présents de notre industrie, en plus d'effectuer une révision extensive de chaque élément des cours.

L'industrie maritime canadienne a changé au cours des dernières années. De nombreux nouveaux navires, plus performants, plus éconergétiques, plus sophistiqués ont été ajoutés. Plusieurs récents ajouts à la flotte canadienne comprennent des équipements et des installations à la fine pointe de la technologie.

C'est pourquoi, les membres d'équipage doivent avoir les connaissances et s'être familiarisés avec les méthodes de travail requises afin d'effectuer leur travail efficacement et en toute sécurité. Les membres qui ont suivi les cours de formation depuis plus de cinq ans pourraient être invités à s'inscrire à l'un des nouveaux programmes de formation mieux adaptés aux nouveaux équipements et aux navires plus récents.

Aujourd'hui, le marin qui monte à bord d'un navire doit non seulement se familiariser avec de nouvelles données techniques mais il doit également être prêt à s'adapter aux nouvelles pratiques et méthodes de travail en vigueur à bord des plus récents navires. Il doit également être prêt à s'adapter aux nouvelles technologies qui seront courantes à bord des navires.

**Une industrie maritime plus polyvalente**

L'industrie maritime a changé. Il y a vingt ans, notre industrie, notre emploi, notre gagne-pain dépendaient fortement des chargements de céréales des Prairies. Aujourd'hui, l'industrie maritime, grâce à la prévoyance et surtout à la clairvoyance de dirigeants des compagnies sous contrat avec le S.I.U., ne dépend pas d'un secteur limité de l'économie. Les navires modernes, plus polyvalents, transportent une variété de cargaisons, tel qu'illustré dans les pages du Marin Canadien.

Le marin moderne doit s'adapter à la nouvelle industrie maritime et aux nouvelles technologies et pour y arriver, la meilleure option est de participer aux cours de formation. Si vous en avez l'opportunité, participez aux cours de formation qui vous seront offerts.

Vous constaterez que la formation rapporte.

SEPTEMBER 2010 SEPTEMBRE



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	Records Department / Services des dossiers	Newfoundland / Terre-Neuve	Québec	Thorold	Vancouver
200 - 1333 rue St-Jacques Montréal, Québec. H3C 4K2 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667 www.seafarers.ca	9300 Henri-Bourassa Ouest Suite 280 Montreal, QC, H4S 1L5 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667	Patrice Caron 1601 Station C St. Johns' NFLD, A1C 5P3	Michel Galarneau 240 Chemin Ste-Foy Québec, Qué. G1R 1T3 Tél (418) 529-6801 Fax (418) 529-3024	Mike Given 70 St.David S. East Thorold, Ont. L2V 4V4 Tel (905) 227-5212 Fax (905) 227-0130	Ryan Bergeron 201 - 267 West Esplanade North Vancouver, B.C. V7M 1A5 Tel (604) 687-6699 Fax (604) 687-6897



RAPPORT DE L'AGENT DE PORT  
RAPPOR DE L'AGENT DE PORT

## Shipping activities in the Arctic grow with the contribution of S.I.U. members

The Rosaire, Sedna, Zélada, Camilla and Anna Desgagnés of Desgagnés Marine Cargo have undertaken their voyages to the northern regions with full loads.

The third voyage planned for the Rosaire Desgagnés will be out of the ordinary. The ship will go to Hope Bay, a voyage of more than 25 days, in addition to the time required for unloading operations.

The Maria and Esta Desgagnés of Desgagnés Marine Petro will also be busy this summer. They also have several voyages planned to the northern regions.

Coastal Shipping's Tuvaq, Nanny and Dorsch supply the population of Baker Lake. The only ship of Umialarik Transport will also have several voyages to make. The very versatile Dutch Runner, of Great Lakes Feeder Lines, has been chartered by

Desgagnés Transartik and will make several voyages to the Arctic.

The crew of Oceanex Sanderling made the headlines on June 18th. While heading for Newfoundland, the vessel received a request for emergency assistance. Five crewmembers of a fishing vessels had been forced to abandon their vessel on fire. Being near the place of the incident, the Sanderling needed only a few minutes to reach and rescue the five stranded fishermen.

We offer our congratulations to all crewmembers of the Oceanex Sanderling for their professionalism.

### Negotiations

Coastal Shipping's unlicensed crewmembers have ratified the new collective agreement that will

protect them for the five next years. Negotiations had been focused on wages, working hours, vacation pay and improvements to entertainment installations for the crews, including satellite dish and fitness equipment. Company and Union officials are expected to meet soon for negotiations of the officers' collective agreement with the assistance of a conciliation officer appointed by the Canadian Industrial Relations Board. Talks will focus primarily on wages.

Negotiations of the collective agreements covering members working for Groupe Océan's operations in Trois-Rivières and Sorel will be held simultaneously at the end of August. The first meetings showed us the good will of the company which we hope, will be maintained in future meetings.

Work safely.

## Croissance des activités dans l'Arctique grâce à l'apport des membres du S.I.U.

Les Rosaire, Sedna, Zélada, Camilla et Anna Desgagnés de Desgagnés Marine Cargo ont entrepris leurs voyages vers les régions nordiques avec de pleins chargements.

Le troisième voyage prévu pour le Rosaire Desgagnés sera hors de l'ordinaire. Le navire se rendra à Hope Bay, un voyage de plus de 25 jours, en plus du temps requis pour le déchargement.

Les Maria et Esta Desgagnés de Desgagnés Marine Petro ne seront pas inactifs car ils auront eux aussi quelques voyages à effectuer dans les régions au Nord.

Les Tuvaq, Nanny et Dorsch de Coastal Shipping, approvisionnent la

population de Baker Lake. Le seul navire de Transport Umialarik aura aussi plusieurs voyages à faire. Le très polyvalent Dutch Runner, de Great Lakes Feeder Lines, a été affrété par Desgagnés Transartik pour effectuer quelques voyages vers le Nord.

L'équipage du Oceanex Sanderling a fait les manchettes le 18 juin dernier. Alors que le navire faisait route vers Terre-Neuve, il reçut une demande d'assistance d'urgence à l'effet que cinq membres d'équipage d'un navire de pêche avaient abandonné leur navire en feu. Étant à proximité du lieu de l'incident, le Sanderling n'eut besoin que de quelques minutes pour se

rendre sur les lieux et effectuer le sauvetage des cinq pêcheurs.

Nous offrons nos félicitations à tous les membres d'équipage du Oceanex Sanderling pour leur professionnalisme.

### Négociations

Les équipages non-brevetés de Coastal Shipping ont voté en faveur de la nouvelle convention collective qui les protégera pour les cinq prochaines années. Les négociations avaient surtout porté sur les salaires, les périodes de travail, les congés payés et l'obtention de systèmes de divertissements incluant une antenne de télévision satellite et des

équipements d'exercice. Quant aux officiers, le Syndicat et l'employeur devraient se rencontrer sous peu pour d'autres séances de négociations mais cette fois, avec l'aide d'un conciliateur nommé par le Conseil Canadien des relations industrielles. Les conditions salariales sont en cause.

Les négociations pour les membres à l'emploi du Groupe Océan de Trois Rivières et de Sorel vont se tenir simultanément à la fin août. Les premières rencontres nous ont démontré la bonne volonté de l'employeur qui, nous l'espérons, sera maintenue lors des prochaines rencontres.

Travaillez prudemment.

## Piracy, enough is enough !

In solidarity with the world wide seafarers, the Seafarers' International Union of Canada and the International Transport Federation ask all Members, their family members, ship owners, ship agents or anyone involved or touched by seafarers working in pirate infested waters, to sign the petition already signed by thousands, to help reach the 500,000 signatures by Maritime Day in September.

You will find the link that will take you directly to the petition web page on the S.I.U. web site at [www.seafarers.ca](http://www.seafarers.ca)

## La piraterie, assez c'est assez !

Par solidarité avec les marins à travers le monde, le Syndicat international des marins canadiens et la Fédération internationale des ouvriers du transport demandent à tous les membres du Syndicat ainsi qu'aux membres de leur famille, aux armateurs, aux agents et à toutes les personnes reliées aux marins naviguant dans les régions infestées de pirates, de signer la pétition qui a déjà reçu l'appui de milliers de personnes. L'objectif est de recueillir 500 000 signatures avant la Journée maritime en septembre. Vous trouverez le lien à la page de la pétition sur le site web du S.I.U. à [www.seafarers.ca](http://www.seafarers.ca)

Fishing vessel on fire and inset photo shows crewmembers of the Oceanex Sanderling rescuing five fishermen.

Bateau de pêche en proie des flammes et en médaillon, sauvetage des pêcheurs par l'équipage du Oceanex Sanderling.



Tallying Committee – Coastal Shipping – Comité du compte des votes  
Patrick Rodgers, Barry Tilley, Oswald Wareham



Catina Sicoli

**NON MARINE CATEGORY**



## CATÉGORIE NON-MARITIME

# More women should make a career at sea

Editor's note: Following are excerpts from the International Transport Workers' Federation (ITF) website at [www.itfseafarers.org/ITI-women-seafarers.cfm](http://www.itfseafarers.org/ITI-women-seafarers.cfm)

They are published for the general information of all S.I.U. members. Members wanting additional information on any topics covered in this article should contact a S.I.U. Hiring Hall.

It's still rare to find women workers at sea but, largely thanks to trade unions, more women are confronting prejudice and becoming valuable members of ships' crew.

### Why are low numbers of women at sea a problem?

Women make up only an estimated 2% of the world's maritime workforce. Women seafarers work mainly in the cruise and ferries sector, often for Flags of Convenience (FOC) vessels. These are among the worst paid and least protected of jobs at sea. Women also tend to be younger, and fewer are officers than their male crew mates.

Their low number means that women can be subject to discrimination and harassment. The maritime unions are alert to these dangers and strive to protect the interests of women members – who now number about 23,000 worldwide.

### What sorts of discrimination do women seafarers face?

Women can face discrimination even getting into seafaring work. In some countries, for example, maritime education and training institutions are not allowed to recruit women to nautical courses. Women tend to enrol on navigation rather than engineering courses. Even once trained, they may have to face prejudice from ship owners who won't employ women.

Once employed, women seafarers may also face lower pay even though they

are doing work equivalent to that of male colleagues. Women may also be denied the facilities or equipment available to male workers, which is a form of discrimination.

These are all areas that are concerns of maritime trade unions.

If you are a woman seafarer facing such discrimination, contact your trade union for support and advice.

### How should I tackle bullying or harassment?

Bullying and harassment are problems for male and female seafarers alike. Such unacceptable behaviour may come from colleagues or managers, and are known causes of ill health. Although these are issues for many workers, they can be a particular problem if you are employed at sea, where you are isolated from family and friends and other sources of support.

Women seafarers may also have to deal with sexual harassment or even abuse while at sea. Many maritime unions now have policies covering sexual harassment.

Women seafarers in Canada, sailing for SIU contracted companies are protected not only by Canadian laws and regulations, but our contracted companies are also mandated to have clear harassment policies in place. Onboard every vessel these policies should be posted, or at least a notice that they are onboard, for you to read. In most cases they are very clearly written with specific instructions on definitions of harassment and procedures to follow to file a complaint. They are modeled after legislation and we know that Companies take any complaint very seriously and must investigate and treat all involved with dignity and respect. It is interesting to note that these policies are not only written to address concerns of female seafarers but males as well. We urge all SIU members to read the company policy and follow the instructions should the need to file a complaint arise.

You should consult your union for advice if you want to discuss an immediate problem.

## Plus de femmes devraient faire carrière en mer

Note : Vous trouverez ci-après des extraits du site web de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) à [www.itfseafarers.org/ITI-women-seafarers.cfm](http://www.itfseafarers.org/ITI-women-seafarers.cfm)

Notre but est de renseigner tous les membres du S.I.U. Les membres désirant de plus amples renseignements sur tous les sujets couverts dans cet article devraient communiquer avec une salle d'embauche du S.I.U.

Il est encore rare de trouver des femmes marins mais, en grande partie grâce aux syndicats, plus de femmes affrontent les préjugés et deviennent des membres appréciées d'équipage.

### Pourquoi le nombre restreint de femmes en mer est-il un problème ?

Les femmes représentent environ 2% de la main d'œuvre maritime au monde. Les femmes marins travaillent principalement à bord de navires de croisière et de traversiers, souvent sous pavillon de complaisance (FOC). Ces navires sont parmi ceux offrant les plus bas salaires et les emplois les moins bien protégés. Les femmes sont habituellement plus jeunes et peu d'entre elles occupent des postes d'officiers par rapport à leurs confrères.

Leur nombre peu élevé signifie que des femmes peuvent être exposées à la discrimination et au harcèlement. Les syndicats maritimes sont conscients de ces dangers et s'efforcent de protéger les intérêts des femmes – dont le nombre atteint maintenant environ 23 000 à travers le monde.

### Quelle est la nature de la discrimination qu'affrontent les femmes ?

Les femmes peuvent faire face à une discrimination au moment de postuler un emploi. Dans certains pays, l'éducation et la formation maritimes ne peuvent être utilisées pour recruter des femmes. Les femmes tendent à s'inscrire à des cours sur la navigation plutôt que dans la salle des machines. Même après avoir été brevetées, elles peuvent faire face aux préjugés d'armateurs qui n'embauchent pas de femmes.

Lorsqu'elles sont embauchées, les femmes marins reçoivent parfois un salaire inférieur au salaire versé aux hommes bien qu'elles effectuent un travail

équivalent à celui des hommes. Des femmes peuvent également ne pas avoir accès aux équipements disponibles aux ouvriers de sexe masculin, ce qui est de la discrimination.

Les syndicats maritimes sont préoccupés de cette situation.

Si vous êtes une femme marin faisant face à une telle discrimination, communiquez avec votre syndicat pour obtenir son appui et ses conseils.

### Comment dois-je réagir devant l'intimidation ou le harcèlement ?

L'intimidation et le harcèlement sont des problèmes autant pour les hommes que les femmes marins. Un tel comportement inacceptable peut provenir de collègues ou de supérieurs et causer des problèmes de santé. Bien que ce soient des problèmes pour de nombreux ouvriers, ils ont un caractère particulier si vous travaillez en mer, éloignée de votre famille, de vos amis et sans appui.

Des femmes marins peuvent également devoir traiter le harcèlement sexuel ou même l'abus lorsqu'elles sont en mer. Plusieurs syndicats maritimes ont maintenant des politiques couvrant le harcèlement sexuel.

Au Canada, les femmes marins naviguant pour les compagnies sous contrat avec le S.I.U. sont protégées non seulement par les lois et les règlements du Canada, mais ces compagnies sont également tenues d'avoir en place des politiques claires sur le harcèlement. À bord de tous les navires, ces politiques devraient être affichées ou qu'elles soient à votre disposition pour vous permettre de les consulter. Elles sont rédigées très clairement et comprennent des directives spécifiques sur la définition du harcèlement et sur la procédure à suivre afin de déposer une plainte. Elles s'inspirent des lois en vigueur et nous savons que les compagnies accordent la plus grande attention à toute plainte et qu'elles doivent enquêter et traiter toutes les personnes en cause avec dignité et respect. Il est important de noter que ces politiques ne sont pas rédigées pour répondre uniquement aux préoccupations des femmes marins mais également des hommes. Nous invitons tous les membres du S.I.U. à lire la politique de la compagnie à ce sujet et à observer les directives advenant le besoin de déposer une plainte.

Communiquez avec votre Syndicat pour obtenir des conseils ou pour discuter d'un problème immédiat.



## Crewmembers of the Atlantic Superior

### Membres d'équipage du Atlantic Superior

Standing/Debout: Robert Rouleau, Gary Carter, Wayne Savoury, Mathieu Quesnel, Lolito Villar, Colin Neil, Dorman Thorne, Jamie Harvey, Olive Ingram, Sylvie Boutin, Donald Hicks  
Sitting/Assis: André Juneau, Baljit Sandhu, Pierre Tousignant, David Watson

## An unusual cargo

### Une cargaison inhabituelle

Birchglen carrying a deck load of windmill parts.

*Le Birchglen transportant les composantes d'une éolienne.*



Representatives of trade unions from around the world attending the 42<sup>nd</sup> ITF Congress in Mexico City and rallying to demonstrate their solidarity.

*Représentants syndicaux des quatre coins du monde assistant au 42<sup>e</sup> congrès de l'ITF à Mexico City et se ralliant pour témoigner de leur solidarité.*



L to r/g à d:  
Rick Esopa,  
ITF Coordinator East Coast/Coordonnateur ITF Côte Est,  
David Heindel,  
Secretary-Treasurer  
Secrétaire-trésorier,  
SIU of NA,  
Thomas Bethel,  
President/Président,  
American Maritime Officers,  
Michel Desjardins,  
President/Président  
SIU Canada,  
Dean Corgey,  
SIU of NA Gulf Coast VP,  
Tracey Mayhew,  
Port Agent/Agent de port,  
SIU of NA Anchorage,  
Jim Given,  
Executive VP/VP exécutif,  
SIU Canada,  
Steve Cotton,  
ITF Maritime  
Coordinator/Coordonnateur.



Mike GIVEN

**VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND WEST COAST**

**VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET CÔTE OUEST**



## Plenty of jobs available

Our predictions of a busy summer have become a reality. Over 200 extra time jobs were called in Thorold for the months of June and July. These jobs were in addition to the regular calls for scheduled time off. With a lot of hustling behind the dispatch counter reliefs were found for all those members looking for a little extra time at home with their families. With this rush of jobs we have again started to accept new members on an as needed basis. Anyone with family or friends interested in a career as a seafarer is encouraged to have them send in a resume.

The iron ore trade seems to have rebounded after a terrible year in 2009. For the month of June, shipments from Canadian ports are up 112% from a year ago. Year to date figures shows an increase of 49% over the first six months of 2010.

The Birchglen made a trip up through the seaway with an unusual cargo. They were delivering a deck load of windmill parts from Becancourt, Quebec to Burns Harbor, Indiana.

### The Algoma Guardian on the Great Lakes

The Algoma Guardian made its first trip to the Great Lakes since being reflagged Canadian. Any ship that has sailed under a flag of convenience is almost always below the standards of what a Canadian crewed ship would be. We are working on behalf of the crew to have Algoma bring any substandard equipment or conditions up to the level our members deserve. With the Algoma Discovery and Algoma Spirit set to join the fleet soon we are

sure the lessons learned with the Guardian will ensure a much smoother transition from FOC to Canadian flag.

### Negotiations

Negotiations were recently held in Moncton with Rigel. A lot of progress was made over the two days of meetings but there is still more work to be done. We are currently consulting with the crew to gather more information regarding a proposed change to the leave system. Further meetings are being scheduled and we hope to have an offer for the members to vote on very soon.

Negotiations for NTCL's northern operations were held in early August. This was the second round of meetings and while we continue to make progress no deal has been reached yet. S.I.U. negotiators will continue to pressure the Company for the best deal possible.

We are already receiving proposals from members working aboard the Sea Eagle II as we prepare for negotiations with Fettes Shipping this winter. We will soon meet with the crew to prioritize their demands and get a negotiating committee together.

A call for proposals is being put out to members working for Owen Sound Transportation and Pelee Island Transportation. If you have any proposals please give them to your Delegate or you can send them directly to the Union Hall in Thorold. Once we have collected the proposals we will meet to discuss them and select your negotiating committees.

### ITF Report

Piracy continues to be a major problem for seafarers. Every day seafarers are transporting goods through areas where they are exposed to increasing risk of being kidnapped, injured or killed due to pirate attacks. Currently over 400 seafarers are still being held captive by pirates. Despite a coalition of armed forces designated to defend against pirate attacks the problem continues to exist.

The ITF and its affiliates are leading the charge to increase awareness of this problem and to force governments to do more to protect seafarer's lives.

A petition has been started with the hopes of collecting 500,000 signatures by World Maritime Day in September 2010. We encourage all S.I.U. members to sign the petition in support of our fellow seafarers around the world. You can sign the petition on line by going to [www.endpiracypetition.org](http://www.endpiracypetition.org). If you don't have internet access, contact an S.I.U. representative and we will get a paper copy to you to sign.

S.I.U.- ITF Inspectors boarded the Malta registered cruise ship Clelia II. The crew have made complaints regarding their wages being delayed as much as one month. We have contacted the company and will continue to pursue the crew's claim until the outstanding wages are paid. The ship will be returning to operate Great Lakes cruises at the end of August and we hope to have the problem resolved prior to their return.

Until next time work safely.

## Abondance d'emplois

Nos prévisions à l'effet que l'été procurerait de nombreux emplois se sont réalisées. Plus de 200 offres additionnelles d'emplois ont été reçues à Thorold en juin et juillet. Ces travaux étaient en surplus des appels réguliers pour congés cédulés. En faisant tous les efforts, nous avons réussi à trouver des relèves pour tous les membres désirant rejoindre leur famille. En raison du grand nombre d'offres d'emplois, nous avons recommencé à accepter de nouveaux membres pour répondre aux besoins. Nous encourageons les membres ayant des parents ou des amis désireux de devenir marins de nous faire parvenir leur c.v.

Le transport de minerai a repris après avoir connu une année terrible en 2009. En juin, les chargements en provenance des ports canadiens ont augmenté de 112% par rapport à l'an dernier. L'augmentation pour les six premiers mois de 2010 est de 49%.

Le Birchglen a effectué un voyage sur la Voie maritime avec une cargaison peu ordinaire; le navire a transporté les composantes d'une éolienne de Bécancourt, Québec à Burns Harbor, Indiana.

### L'Algoma Guardian est maintenant sur les Grands Lacs

L'Algoma Guardian a effectué son premier voyage sur les Grands Lacs arborant le drapeau canadien. Tout navire ayant navigué sous un pavillon de complaisance est presque toujours inférieur aux normes que nous connaissons pour un navire canadien. Au nom de l'équipage, nous demandons à Algoma d'amener les équipements et les conditions à bord au niveau que nos membres méritent. Les Algoma Discovery et Algoma Spirit

devant rejoindre la flotte d'Algoma sous peu, nous sommes convaincus que l'expérience acquise avec le Guardian assurera une transition beaucoup plus agréable de navire sous pavillon de complaisance à celui de navire sous pavillon canadien.

### Négociations

Des réunions de négociation ont été tenues récemment avec Rigel à Moncton. Beaucoup de progrès a été accompli au cours de ces deux jours mais il reste encore beaucoup de travail à faire. Nous consultons présentement l'équipage concernant un changement proposé au système de congé. D'autres réunions sont prévues et nous espérons bientôt soumettre une offre au vote des membres.

En août, nous avons eu des négociations pour les opérations nordiques de NTCL. C'était la deuxième ronde de négociation et bien que des progrès aient été accomplis, aucune entente n'a été conclue. Les négociateurs du S.I.U. poursuivent leurs efforts afin de conclure la meilleure entente possible.

Nous recevons déjà des propositions des membres travaillant à bord du Sea Eagle II en prévision des négociations avec Fettes Shipping cet hiver. Nous rencontrerons bientôt l'équipage afin d'établir la priorité dans ces demandes et choisir un comité de négociation.

Nous avons demandé à nos membres à l'emploi d'Owen Sound Transportation et Pelee Island Transportation de nous faire parvenir leurs propositions. Vous pouvez remettre vos propositions à votre Délégué ou les transmettre à la salle du Syndicat à Thorold. Après avoir reçu les

propositions, nous nous réunirons pour en discuter et pour choisir vos comités de négociation.

### Rapport de l'ITF

La piraterie demeure un problème majeur pour les marins. Chaque jour, des marins transportent des cargaisons dans des régions où ils sont exposés au risque croissant d'être kidnappé, blessé ou tué par des pirates. Présentement, plus de 400 marins sont toujours captifs des pirates. En dépit d'une coalition de forces armées pour prévenir les attaques de pirates, le problème persiste.

L'ITF et ses filiales font tous les efforts afin de sensibiliser et forcer les gouvernements à faire encore plus pour protéger la vie des marins. Une pétition a été entreprise avec l'espoir de rassembler 500 000 signatures pour la Journée Maritime Mondiale en septembre 2010. Nous encourageons tous les membres de S.I.U. à signer la pétition en appui à nos confrères marins autour du monde. Vous pouvez signer la pétition en ligne à [www.endpiracypetition.org](http://www.endpiracypetition.org). Si vous n'avez pas accès à l'Internet, communiquez avec un représentant du S.I.U. et nous vous remettrons un formulaire à cet effet.

Les inspecteurs S.I.U.-ITF sont montés à bord du Clelia II, un navire de croisière enregistré à Malte. L'équipage a déposé une plainte à l'effet que leurs salaires étaient en retard d'un mois. Nous avons communiqué avec la compagnie et continuerons à réclamer que les salaires en retard soient payés à l'équipage. Le navire reprendra ses croisières sur les Grands Lacs en fin d'août et nous espérons que le problème aura été résolu.

Travaillez prudemment.



Ryan BERGERON

PORT AGENT WEST COAST



AGENT DE PORT CÔTE OUEST

AGENT DE PORT CÔTE OUEST

## Jones Marine crewmembers ratify agreement

Members at Jones Marine have ratified a new five year collective agreement. The negotiating committee of Kelly McDonnell, Vaughn Richardson and Chas Silvey, along with SIU reps Ryan Bergeron and Mike Lucarz, did a great job in communicating the crew's outlook at Jones. They had some tough decisions to make and took the members best interests and the future perspective of Jones Marine into account to come to terms with the new contract.

Work is steadily progressing at Jones and with this new contract; it insures our members future with the company.

We thank all members for their input and look forward to representing you all in the years to come.

### Lafarge Marine

The SIU is pleased to announce that the members at Lafarge have ratified a new collective agreement. Negotiating committee members

Jeremy Ashby and Feras Najafi-Jam met with the company along with Ryan Bergeron, Port Agent SIU Vancouver and were able to work out an agreement which was sent out for membership vote. Once the votes were tallied it was accepted by the crew and now the members at Lafarge have a new five year agreement.

### Harken Towing

Meetings are set for contract talks with Harken Towing. A negotiating committee has been selected and talks will have commenced by press time. We look forward to updating the membership as talks progress and are sure your committee members will do an outstanding job to work toward long term stability at Harken.

### FRPD

The Fraser Titan is into its third month after lay-

up and SIU officials are back to making regular ship visits. With FRPD expecting to extend its contract with Port Metro Vancouver, the crew look forward to more years of great service for the Port. A job well done for all the hard work by the crew of the Fraser Titan.

### Around the Port

Any member who has friends or family interested in a career with the SIU should have them get in contact with us without delay. It has been a great shipping season and with companies coast to coast the SIU is always looking for qualified mariners to fill positions.

We ask members who have recently moved to remember to let us know of your change of address. Especially those involved with contract votes. It is essential we get you all the proper information so you can be up to date with current talks and meetings.

Have a safe season!

## Ratification de la convention avec Jones Marine

Les membres à l'emploi de Jones Marine ont ratifié une nouvelle convention collective de cinq ans.

Le comité de négociation de Kelly Mc Donnell, Vaughn Richardson et Chas Silvey, avec les représentants Ryan Bergeron et Mike Lucarz du S.I.U. ont effectué un excellent travail en transmettant les perspectives d'avenir des membres chez Jones. Ils ont eu quelques décisions difficiles à prendre et ont tenu compte des meilleurs intérêts des membres ainsi que des perspectives d'avenir chez Jones Marine en considérant le nouveau contrat.

Le travail progresse constamment chez Jones et ce nouveau contrat assure l'avenir de nos membres avec la Compagnie.

Nous remercions tous les membres de leur participation et anticipons le plaisir de vous représenter dans l'avenir.

### Lafarge Marine

Le S.I.U. a le plaisir d'annoncer que les membres de Lafarge ont ratifié une nouvelle

convention collective. Les membres du comité de négociation Jeremy Ashby et Feras Najafi-Jam ont rencontré les représentants de la Compagnie avec Ryan Bergeron, de la salle de Vancouver et ont réussi à conclure une entente qui a été soumise aux membres pour ratification. Les membres d'équipage à l'emploi de Lafarge ont ratifié l'entente et ils ont maintenant une convention pour les cinq prochaines années.

### Harken Towing

Un comité de négociation a été choisi chez Harken Towing et des négociations auront débuté au moment où vous lirez ces lignes. Nous renseignerons les membres sur le progrès des discussions et nous sommes convaincu que les membres de votre comité feront un excellent travail afin d'assurer la stabilité d'emploi chez Harken.

### FRPD

Le Fraser Titan a repris ses activités et des

représentants du S.I.U. visitent régulièrement le navire. FRPD prévoyant prolonger son contrat avec Port Metro Vancouver, l'équipage poursuivra son travail dans le port. L'équipage du Fraser Titan mérite des félicitations pour son excellent travail.

### Autour du port

Nous suggérons aux membres qui ont des parents ou des amis désirant faire carrière avec le S.I.U. de leur demander de communiquer avec nous sans tarder. Nous connaissons une excellente saison de navigation et ayant des ententes avec des compagnies d'un océan à l'autre, le S.I.U. est toujours à la recherche de marins qualifiés.

Nous demandons aux membres qui ont déménagé récemment de nous transmettre leur nouvelle adresse, particulièrement si votre contrat de travail est sujet à ratification. Il est essentiel que nous ayons ces renseignements afin de vous renseigner sur les négociations et les réunions.

Profitez d'une belle saison.



## Seaspan Coastal Intermodal Company

Roland Capdecoume,  
Santiago Florendo,  
Vice president  
Mike Given  
Vice président,  
Joe Bouchie,  
Dave Hunter,  
Francisco Sussi,  
Steve Good