

THE CANADIAN
SAILOR

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
AFFILIATED WITH SIUNA • AFL-CIO • ITF • CLC



*Ride The Wave
Suivez La Vague*

LE **MARIN**
CANADIEN

SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
AFFILIÉ AUX SIUNA • AFL-CIO • ITF • CTC



Canadian publication mail, contract no: 40051129, Vol. 57 No. 2 June / Juin 2011

Ocean Group has been awarded the dredging contract to maintain, for the next seven years, the "Traverse Nord" at Ile d'Orléans and the channel at Bécancour.

► *More details on page 20.*

Groupe Océan s'est mérité, pour les sept prochaines années, le contrat de dragage de la « Traverse Nord » de l'Ile d'Orléans et du chenal de Bécancour.

► *De plus amples détails en page 20.*

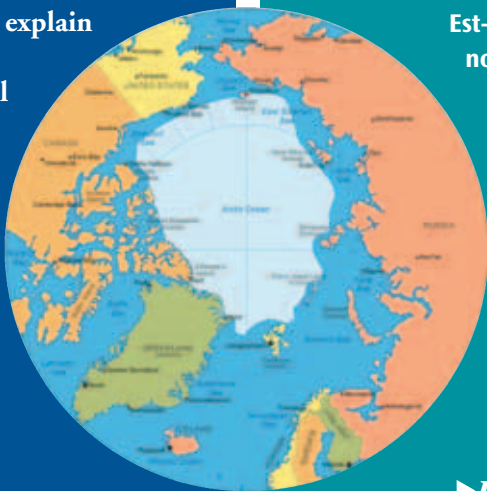


Have you ever
seen the world
from this angle?

This may help explain
why more and
more ships will
be crossing
the Arctic
waters over
the summer
months.

► *More
details on
page 6.*

<http://geology.com>



Avez-vous déjà vu
la terre sous cet
angle ?

Est-ce pourquoi un
nombre croissant
de navires tra-
verseront les
eaux arctiques
cet été ?

► *Plus amples
détails en page 6.*

Denis Lebel has been
appointed
Minister of Transport

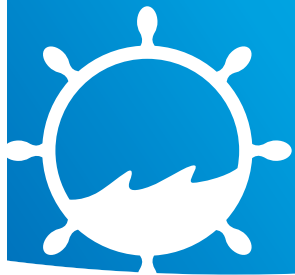
Member of Parliament for the riding of Roberval-Lac Saint-Jean since 2007, the Honourable Denis Lebel has been appointed Minister of Transport, Infrastructure and Communities as well as Minister of the Economic Development Agency of Canada for the regions of Quebec. We congratulate Honourable Minister Lebel on his appointment and look forward to working with him, in a spirit of partnership, and creating manpower development programs to ensure the continuous growth of the Canadian Maritime Industry.



www.denislebel.ca

Denis Lebel
a été nommé
Ministre des Transports

Député du comté de Roberval-Lac Saint-Jean depuis 2007, l'Honorable Denis Lebel a été nommé Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et également Ministre de l'Agence de Développement Économique du Canada pour les régions du Québec. Nous félicitons l'Honorable ministre et anticipons le plaisir de coopérer avec lui, dans un esprit de partenariat, et de créer des programmes de développement de la main d'œuvre afin d'assurer la croissance soutenue de l'industrie maritime canadienne.



From your President

Michel Desjardins

Le mot du Président



A wave of change in the House of Commons

Who could have predicted such a change in the representation in the House of Commons? The next majority conservative government will have to work with several new NDP members of Parliament who have very little political experience. The support given to Jack Layton's party was particularly felt in the province of Quebec and several members of the conservative cabinet lost their seat in the house. Prime Minister Stephen Harper has now appointed several new ministers in his new cabinet and the SIU welcomes the appointment of the Honourable Denis Lebel as Transport Minister.

We hope positive and constructive communications will be maintained with the Federal Government on subjects of interest to Canadian sailors. The former Transport Minister, the Honourable Chuck Strahl, demonstrated throughout his mandate, a genuine interest in the problems facing the maritime industry that were brought to his attention. We hope Minister Denis Lebel will maintain projects that were initiated on manpower development in the maritime industry for the continuous renewal of the Canadian maritime fleet, the development of the short sea industry and the preference given to Canadian companies for the transportation of military cargoes and the shipment of goods for relief programs to foreign countries in need. Other matters of great concern to Canadian sailors are the future of navigation in the Arctic and income tax relief for Canadian sailors sailing abroad. Minister Lebel, your message must be heard and shared by your colleagues in the House of Commons.

Une vague de changements à la Chambre des Communes

Qui aurait pu prédire un tel changement dans la représentation à la Chambre des Communes ? Le prochain gouvernement conservateur majoritaire aura à travailler avec plusieurs nouveaux députés du NPD qui en sont à leurs premières armes en politique. Les appuis au parti de Jack Layton ont été particulièrement sentis au Québec faisant en sorte que plusieurs ministres du Cabinet conservateur ont perdu leur siège. Les nouveaux ministres viennent d'être nommés et le SIU accueille favorablement la venue de l'honorable Denis Lebel en qualité de nouveau ministre des transports.

Nous souhaitons que se poursuive le dialogue constructif avec Ottawa sur les sujets d'intérêt pour les marins canadiens. Le Ministre fédéral des Transports sortant, l'honorable Chuck Strahl, s'est, tout au long de son mandat, montré à l'écoute de l'industrie maritime et sensible aux problématiques que nous lui avons exposées. Espérons maintenant que Denis Lebel sera à la hauteur pour continuer les projets visant la main-d'œuvre maritime tels que le renouvellement de la flotte, le développement du transport maritime de courte distance, l'offre préférentielle de transport de cargo militaire ou humanitaire à des entreprises Canadiennes, la navigation arctique ou encore le congé fiscal pour les marins Canadiens naviguant à l'étranger. Votre message doit être entendu et cela passe par la conscientisation des élus.

Joining Premier Charest's Northern Plan?

Quebec's Premier Jean Charest announced on May 9th, the Northern Development Plan, a project designed to generate new sources of revenue for the province and to ensure sustainable development; a project amongst "the most important in the world" according to the Premier. This gigantic project involving 80 billion dollars in public and private investments over the next 25 years will be "le chantier d'une génération - the building site of a generation". The realization of the Northern Development Plan will have major economic consequences for Quebec as well as for the rest of Canada. It goes without saying that the development of the Northern regions will have an important impact on the transportation industry, particularly the maritime industry.

Transportation by ships has proven to be the safest and most economical means of transportation and it is the most effective mode from an environmental point of view. For many years, ships have facilitated communications with distant communities in the North and have carried heavy machinery required for the building of roads and other materials needed for the exploitation of natural resources.

Already the construction of a deep water port in Kuujjuarapik on the banks of Hudson Bay is being considered, confirming that the maritime industry will play a major role in the Northern Development Plan. It will be essential to ensure that our interests as Canadians are protected as investors from around the world are lurking enviously at the enormous potential offered in the Arctic. Beyond Quebec's Northern Development Plan, the whole region of the Canadian North is attracting attention for the financial benefits that could be gained from available natural resources and time-saving navigational routes.

Embarquer dans le Plan Nord ?

Le premier ministre du Québec Jean Charest a annoncé, le 9 mai dernier, le lancement officiel du Plan Nord; «un projet d'investissement et de développement durable parmi les plus importants au monde» pour reprendre les mots du Premier Ministre. Ce méga projet, qui prévoit des investissements à hauteur de 80 milliards de dollars pour les 25 prochaines années, sera «le chantier d'une génération». La concrétisation du Plan Nord donnera lieu à des retombées économiques majeures tant au Québec qu'ailleurs au Canada. Il va sans dire que le développement du Nord va de pair avec une offre convenable en matière de transport, tout particulièrement en transport maritime. En effet, qu'il soit question de desserte des communautés éloignées ou encore de transport de machineries lourdes nécessaires à l'exploitation des ressources naturelles, le transport par navires est tout indiqué : il offre différentes options pour le transport de vrac, de liquide ou de machinerie et il est le mode de transport le plus sûr et le plus efficace d'un point de vue environnemental.

Déjà la construction d'un port en eaux profondes à Kuujjuarapik sur les rives de la Baie d'Hudson est à l'étude indiquant que l'industrie du transport maritime pourra faire partie intégrante du Plan Nord. Toutefois, il faudra davantage pour assurer que nos intérêts en tant que Canadiens soient assurés face au développement anticipé de l'Arctique car au-delà du plan nord du gouvernement du Québec, c'est l'ensemble du Nord Canadien qui fait l'envie des investisseurs du monde entier en tant qu'énorme bassin de ressources naturelles et future voie navigable offrant économie de temps et d'argent considérable.



Canadian sailors in the Arctic

The success of the Northern Development Plan as well as the development of the whole Arctic region are closely combined and require a coherent and coordinated strategy to promote the maritime industry. To ensure Canada's sovereignty over its northern territories as well as to guarantee the protection of the environment, crews will have to be trained on the particular characteristics and challenges of Arctic navigation. Our governments will have to recognize the importance of having Canadian crew members aboard ships registered in Canada. Our future and our interests are at stake. More details are available on page 6 of this issue on the challenges of Arctic navigation. Qualified and dedicated SIU sailors will be essential in the development of the North.

Les marins canadiens dans l'Arctique

La réussite du Plan Nord tout comme du développement de l'Arctique est indissociable d'une planification cohérente et coordonnée du transport maritime. Pour assurer à la fois la souveraineté du Canada sur les territoires de même que pour garantir la meilleure protection de l'environnement, les équipages devront être formés pour les particularités et les défis de la navigation arctique. Les gouvernements concernés devront également reconnaître l'importance que ces membres d'équipage soient des Canadiens de même que les navires sur lesquels ils travaillent. Il en va de la protection de nos intérêts. À ce sujet, ne manquez pas de consulter notre dossier sur les défis de la navigation arctique à la page 6. Vous le constaterez : les marins compétents et motivés du SIU sont une valeur ajoutée dans le développement du Nord.

SIU celebrates Day of the Seafarer

The International Maritime Organization (IMO) has designated June 25th as the Day of the Seafarer. The celebration is an opportunity to pay tribute to seafarers who are involved in the transportation of goods throughout the world. We invite you to visit our new facebook and twitter pages which will be available online in a few weeks, in time to celebrate this special day and say:

"Thank you to all seafarers".

Le SIU célèbre la Journée des gens de mer

L'OMI a déclaré le 25 juin : journée internationale des gens de mer. C'est l'occasion de rendre hommage à tous les marins qui transportent les biens qui sont au cœur de l'économie mondiale. Ne manquez pas de visiter nos nouvelles pages facebook et twitter qui seront mises en ligne sous peu, juste à temps pour que nous puissions souligner cette journée du 25 juin et dire:

«Merci à tous les gens de mer!»

Aboard the Alcobay

À bord du Alcobay



Jocelyn Menard, Joshua Payne, Raymond Young, David Buckland, Michel Desjardins, James Martin, John King

National Grievance Director

President Michel Desjardins has appointed brother Hugo Boisjoly as National Grievance Director for the SIU of Canada. As some of you are aware, Hugo has been handling grievances for some time and comes into his new appointment with a great deal of experience. Brother Boisjoly has also attended Labor College and continues to update his skill and knowledge through various University courses. It will be a definite asset to the Union to have him in this position.

Please refer to Brother Boisjoly's article on page 16 for more details on grievances and proper grievance procedures.

Directeur national des griefs

Président Michel Desjardins a nommé confrère Hugo Boisjoly Directeur national des griefs pour le SIU du Canada. Hugo a traité des griefs depuis quelque temps déjà et il dirige les dossiers de griefs avec beaucoup d'expérience. Confrère Boisjoly a acquis une solide formation au Labor College et poursuit son perfectionnement grâce à des cours universitaires. Le Syndicat profitera grandement de la nomination de confrère Hugo à ce poste.

Veuillez consulter l'article de confrère Boisjoly en page 16 pour de plus amples détails sur les procédures dans le traitement de griefs.



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

Dykstra Wins Re Election

St. Catharines Conservative Member of Parliament Rick Dykstra won his third federal election hands down on May 2, and he will continue to support the Maritime Industry and workers in the Niagara region. As many are aware St Catharines is a traditional Automotive Industry town and took a hit when the industry went into a downturn. Over his years as an elected official Rick has worked very hard to bring new industry to the area and new jobs along with it.

He also worked very hard on behalf of our industry to eliminate the 25% import duty on vessels built overseas. This move has allowed our contracted companies to invest in fleet renewal that will secure jobs well into the future. CSL and Algoma have both announced fleet renewal and expansion.

Mr. Dykstra has also traveled to New York State to make representations on behalf of the industry to the New York Politicians over the ballast water issue. Along with the SIU, and other industry partners, Mr. Dykstra has been successful in getting a short period of reprieve for vessels transiting NY state waters and further talks will hopefully clear up the issue once and for all.

Rick has also been instrumental in taking the SIU position paper on Military Cargo and Aid Cargo to Ottawa. In this paper the SIU calls upon the government to form a committee of Labor/Company/Government to look at the way contracts are issued for this cargo and to form legislation that would see it carried in Canadian vessels with Canadian crew. At the time of the election call, the paper had been in the hands of the Minister of Defense and will be resubmitted once parliament resumes.

Shortly after the election Rick came to the Union hall to meet with the SIU and Teamsters about pressing issues coming up within the transport industry. He once again confirmed his commitment to have an open and meaningful dialogue with labor.

On behalf of the SIU of Canada we congratulate Mr. Dykstra on his victory and look forward to working with him over the next four years as an active voice for labor within our industry.

The Sydney Ports Corp. has signed a contract to dredge the Sydney Harbour access channel.

The Ports Corporation and a committee representing government funding partners will oversee the project. Local technical and project management services have also been contracted to supervise the work. The Laurentian Energy Corp. (LEC) has given the ports corporation consent to locate the lay down and disposal field on, and adjacent, to LEC's property at Sydport. Preparatory work for the dredge, including construction of an access road to the lay down area, is expected to

begin this month.

The actual dredging is scheduled to begin this fall and be completed by early 2012. In December of last year, the federal government committed \$19 million through Enterprise Cape Breton Corp., the province committed \$15.2 million, the Cape Breton Regional Municipality put \$2 million and this was joined by a \$1-million contribution by Nova Scotia Power.

The Port of Halifax is laying the groundwork for an expansion of the Fairview Cove Container Terminal.

The project would add about 48,000 m2 of infill "in order to allow potential terminal expansion," according to the Canadian Environmental Assessment registry filing.

"We are going to initiate an environmental assessment as part of our plans for the long term. This is the earliest stage in that process. We are looking out at what is required five, 10 years plus. We don't have any plans to expand that terminal right away", said Halifax Port Authority spokeswoman Michele Peveril.

Future expansion will be to the northeast of the existing operation towards the Africville site and the old City of Halifax dump. The Port said the infill would be the sub-base for a future third container berth at Fairview Cove, but the volume of fill needed is undetermined at this point.

Fairview Cove is one of two container terminals in the Port of Halifax. The other — Halterm — is undergoing a \$35-million government-funded expansion that includes dredging and a pier extension.

Seaway cautiously optimistic about season

There was significantly more shipping traffic on the Welland Canal last year, compared to 2009. And St. Lawrence Seaway Management Corp. is cautiously optimistic that trend could continue, as the economy continues to recover from the recession, says spokesman Andrew Bogora.

The corporation's recently released 2010 traffic report shows an improvement over 2009 — but the number of ships travelling through the waterway still falls short of traffic prior to the 2008 recession. In 2010, 3,135 ships travelled through the Welland Canal, carrying more than 29 million tonnes of cargo. That's nearly three million tonnes more than in 2009, when only 2,799 ships passed through the canal.

Bogora says the "current outlook is reasonably positive" for the 2011 season. However, he says there's a "general degree of uncertainty concerning the entire economic outlook" on a global scale. While the seaway corporation is hoping the rebound it saw last year will continue, "there are no guarantees". Economic conditions have a significant impact on the shipping industry in general, added Bogora.

"It's often said that shipping in general — be it marine, road or rail — is an excellent way of taking the pulse of our global economy or of our domestic economy, because ultimately when you look at manufacturing activity, the raw material has to be shipped in and the final product has to be shipped out."

(Excerpts from a Welland Tribune article)



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif

Rick Dykstra réélu à la Chambre des Communes

Le député conservateur du comté de St Catharines a facilement été réélu pour un troisième mandat lors de l'élection du 2 mai dernier et il continuera à supporter l'industrie maritime et les travailleurs de la région de Niagara. La ville de St Catharines a acquis une importante notoriété dans le secteur de l'automobile et a accueilli de nombreuses usines avant de subir les contrecoups de la crise dans cette industrie. Depuis qu'il représente ses concitoyens au Parlement, Rick travaille très fort afin d'attirer de nouvelles industries et les emplois qui en résultent.

M. Dykstra fait de grands efforts afin d'éliminer les droits de 25% sur l'importation de navires au Canada. Cette mesure a été fortement appréciée par notre industrie, incluant des compagnies sous contrat avec le SIU. CSL et Algoma ont annoncé d'importants investissements dans le renouveau et l'expansion de leurs flottes.

M. Dykstra s'est également rendu dans l'état de New-York afin de faire des représentations au nom de l'industrie canadienne auprès des politiciens de l'état de New York sur la question des eaux de ballast. Avec le SIU et d'autres intervenants de notre industrie, M. Dykstra a réussi à obtenir une courte période de sursis pour des navires transitant les eaux de l'État de NY et des pourparlers se poursuivent afin de régler cette question une fois pour toutes.

Rick a également joué un rôle important en présentant à Ottawa, le document du SIU sur le transport de cargaison militaire et de cargaison d'aide humanitaire à l'étranger. Ce document incite le gouvernement à créer un comité composé de représentants de syndicats, d'entreprises et de parlementaires afin d'examiner le processus d'octroi de contrats de transport de ces cargaisons et d'élaborer les lois exigeant de confier ces cargaisons à des navires canadiens naviguant avec équipage canadien. Lors du déclenchement de l'élection, le document était aux mains du ministre de la Défense et sera resoumis lors de la reprise du Parlement.

Au lendemain de l'élection, Rick est venu à la salle d'embauche afin de rencontrer des membres du SIU et des Teamsters et de discuter de questions importantes dans l'industrie de transport. Il a réaffirmé son engagement à maintenir un dialogue ouvert et constant avec le milieu syndical.

Au nom du SIU du Canada, nous félicitons M. Dykstra de sa victoire et anticipons le plaisir de collaborer avec lui au cours des quatre prochaines années afin de faire connaître la voix syndicale dans notre industrie.

Sydney Ports Corp. a signé une entente pour le dragage du canal d'accès au port de Sydney.

L'administration portuaire et un comité représentant des sociétés-partenaires surveilleront le projet. Des services techniques et des services de gestion de projets de la région ont également été retenus pour surveiller les travaux. Laurentian Energy Corp. a donné le consentement de l'administration portuaire pour installer le champ d'épuration sur et à proximité de sa propriété de Sydport.

Le contrat est sous réserve que l'administration portuaire reçoive les autorisations réglementaires finales qui sont nécessaires pour accomplir le dragage. Le dragage devrait débuter cet automne et être complété au plus tard au début de 2012. En décembre dernier, le gouvernement fédéral a autorisé la somme de 19 millions par l'entremise de la Société pour l'Expansion du Cap Breton, la province s'est engagée à octroyer 15,2

millions, la Municipalité régionale de Cap Breton s'est engagée à la somme de deux millions et la société Nova Scotia Power a promis une contribution d'un million.

Le port de Halifax projette l'expansion du terminal pour conteneurs Fairview Cove.

Le projet ajouterait environ 48 000 mètres cubes de remblayage « afin de permettre l'expansion future du terminal, » selon le dépôt de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

« Nous allons lancer une évaluation environnementale dans le cadre de nos projets d'avenir. C'est la partie préliminaire du processus. Nous examinons les besoins éventuels dans cinq, dix, quinze ans. Nous n'avons aucun projet immédiat d'expansion, » a déclaré Michele Peveril, porte-parole de l'Administration portuaire de Halifax.

La future expansion sera au nord-est des installations présentes vers l'emplacement d'Africville et le vieux dépotoir de la ville de Halifax. Le port déclare que le remblayage serait la base pour une troisième installation pour conteneurs à Fairview Cove, mais la quantité de remblayage nécessaire est présentement indéterminée en ce moment.

Fairview Cove est l'un des deux terminaux pour conteneurs au Port de Halifax. L'autre terminal, Halterm, est en voie d'expansion grâce à un projet du gouvernement d'une valeur de 35 millions, comprenant des travaux de dragage et le prolongement des quais.

Optimisme prudent de l'Administration de la Voie maritime.

L'administration de la Voie maritime rapporte une augmentation notable du transport sur le canal Welland l'an dernier par rapport à 2009. L'administration fait preuve d'un optimisme prudent en déclarant que la tendance pourrait se maintenir si l'économie continue à se sortir de la récession, selon le porte-parole Andrew Bogora.

Le rapport 2010 récemment publié, indique une amélioration par rapport à 2009 - mais le nombre de navires transitant par la voie maritime est en deçà des données avant la récession de 2008. En 2010, 3 135 navires ont traversé le canal Welland, transportant plus de 29 millions de tonnes de cargaison. C'est près de trois millions de tonnes de plus qu'en 2009, alors que seulement 2 799 navires ont traversé le canal.

Bogora indique que « les perspectives courantes sont raisonnablement positives » pour la saison 2011. Cependant, il dit qu'il y a « un degré général d'incertitude au sujet des perspectives économiques » sur une échelle mondiale.

Alors que l'Administration espère que la reprise qu'elle a vu l'an dernier se poursuivra, « il n'y a aucune garantie. Les conditions économiques ont un impact important sur l'industrie du transport, » dit Bogora.

« On dit souvent que l'industrie du transport, maritime, aérien ou ferroviaire, est une excellente manière de prendre le pouls de notre économie globale ou de notre économie domestique, parce que, tout compte fait, quand vous regardez l'activité manufacturière, la matière première doit être transportée aux quais de réception et les produits finis doivent être transportés à partir des quais d'expédition. »

(Extrait d'un article du Welland Tribune)



A NEW WORLD

When experts of the Arctic meet...

Last March 30th and 31st, the second Polar Shipping Summit was held in Montreal. The objective of the conference/workshop was to bring together, in the same room, the key players familiar with the secrets of navigation in the Arctic. Several operational aspects were reviewed and highly discussed including the lack of infrastructures available in the far North and the technical innovations that will be required in naval architecture. Participants also took the opportunity to discuss the political aspect of the development of the Arctic. The opening of the North-East passages (mainly in Russian territory) as well as of the North-West passage (mainly in Canadian territory) implies collaboration with the other bordering countries such as Finland, Norway, Sweden, Denmark and the United States. (*map of the two passages)

The stakes are important: an expert from Finland surprised the participants by affirming that the opening of the North-East passage allows a ship carrying out a voyage around the world to save up to 20 days of navigation! Consequently, calculating on 20 years the approximate life expectancy of a ship, a ship's life expectancy is increased by an additional 400 days of revenue-earning navigation. With such time-savings, says the Finnish expert, the occasional return without any cargo is still worthwhile.

Sailors in the far North: new skills to be developed?

You need more than warm clothes to be a good sailor in the Arctic! While the northern routes are rapidly becoming more and more accessible, Human Resources Departments and employment agencies are only beginning to realize the very special conditions (see photo) under which crews will be required to operate ships in the most hostile climate of the planet. In addition to having to face extreme cold conditions, sailors must adapt to longer working hours prolonged when passing through areas filled with icebergs and they must also know how to adapt their sleep cycles to the 24 hour-long nights or the midnight sun. Prolonged periods of darkness are also a challenge for the operations of the ship and for the safety of crew members who must adapt to icy conditions on the bridge and deck. In addition to these challenges, crews will have to develop new levels of versatility when getting ready to unload cargoes without any harbour infrastructure or navigational aids. Who can combine all these skills? How do you ensure prospective sailors are adequately prepared to face the challenges of Arctic navigation? We will probably see over the next few years demands for a very specialized classification within our industry: sailor qualified for Arctic operations.

Did you know? Russia already ships 22% of its exports through the Arctic.

Did you know? Pirates operating off the coast of Somali and political tensions in the Middle East are increasing pressures for the development of shipping routes through the Arctic.

Did you know? The International Maritime Organization (IMO) is planning to regulate navigation in the Arctic by the adoption next year of a Polar Code.

Did you know? Search and Rescue operations in the Arctic are an increasing source of concern.

Did you know? Between 2002 and 2006, voyages in the Canadian Arctic have increased by 48%?



www.unep.org

Les enjeux sont de taille : un expert de la Finlande a surpris les participants en affirmant que l'ouverture du passage du Nord-Est permet à un navire effectuant un trajet autour du globe d'économiser jusqu'à 20 jours de navigation! Ainsi, calculé sur l'espérance de vie approximative de 20 ans d'un navire, en bout de ligne c'est 400 jours de navigation rentables de plus pour un navire. Avec une telle économie de temps, a affirmé le conférencier, même le retour avec un navire allège est payant.

Les marins et le grand nord : une spécialité à développer ?

Il faut bien plus que de bons vêtements pour être un bon marin dans l'arctique! Alors que les routes du nord s'ouvrent les départements de ressources humaines et agences de placement réalisent à peine toutes les compétences nécessaires pour que les équipages puissent opérer des navires dans le climat le plus hostile de la planète (voir photo). En plus d'avoir à affronter un froid extrême, les marins doivent composer avec des heures de travail prolongées lors du passage dans les zones d'icebergs et ils doivent également savoir adapter leurs cycles de sommeil à la nuit de 24 heures ou au soleil de minuit. La noirceur prolongée est également un défi pour les opérations, la sûreté et la sécurité à bord. Également, les membres d'équipage doivent savoir gérer l'englacement du pont de façon sécuritaire. S'ajoutent aussi à tous ces défis les compétences à développer au niveau de la polyvalence requise pour le déchargement des navires compte tenu du manque d'infrastructures portuaires dans ces zones et l'expertise de pilotage vu le peu d'aides à la navigation. Qui peut donc combiner toutes ces compétences, comment s'assurer que les marins sont correctement préparés à affronter les défis de la navigation arctique en plein essor? Nous verrons probablement au cours des prochaines années la naissance d'une nouvelle spécialisation fort recherchée au sein de l'industrie : marin qualifié pour l'arctique.

Saviez-vous que ? La Russie expédie déjà 22% de ses exportations via l'Arctique?

Saviez-vous que ? Les actes de piratage dans la zone somalienne de même que les tensions au Moyen-Orient contribuent à accroître la pression sur le développement des routes du nord?

Saviez-vous que ? L'organisation maritime internationale prévoit encadrer la navigation arctique par l'adoption l'an prochain du Code Polaire. (Polar Code)?

Saviez-vous que ? La recherche et le sauvetage dans l'arctique est un enjeu majeur?

Saviez-vous que ? Un navire qui voyage depuis l'Europe vers l'est de l'Asie prendra en moyenne 35 jours via le Canal de Suez comparativement à 25 jours via la route du Nord?

Saviez-vous que ? Entre 2002 et 2006, le nombre de voyages dans l'arctique canadien a augmenté de 48%?



www.moc.noaa.gov



Promoting careers in the Maritime Industry

12 shows on French network RDI starting June 25th to promote careers at sea

Promoting the careers offered in the maritime industry and getting more people to know the potential offered by the industry are essential for the recruitment of new personnel. The very unique and specialized trades offered aboard ships will be presented in a series of 10 televised programs called “Bleu” and shown on the French RDI network. The first episode will be aired on June 25th at 12h30. Journalist Normand Latour will carry out interviews with people familiar with the maritime industry.

Émission Bleu – 25 juin 12h30 RDI sur les carrières maritimes

Pour assurer la relève dans l'industrie maritime, la promotion des carrières et de l'industrie au sens large est un incontournable. Les métiers hors de l'ordinaire qui gravitent autour du transport maritime seront à l'honneur lors d'une série spéciale qui sera diffusée à l'antenne de RDI. Ne manquez pas ces 10 épisodes de l'émission «Bleu» qui sera diffusée à compter du 25 juin à 12h30. Le journaliste Normand Latour y réalisera plusieurs entrevues avec des gens du milieu maritime.

Training is a continuous process for SIU members

La formation est un processus continu pour les membres du SIU



Negotiations

We have met with V Ships (acting on behalf of CSL) and exchanged proposals for a new collective agreement.

Our proposals to the company were based both on the results of the survey you completed last year, and our experiences in administering the current CBA. As we are in the very early stages of negotiation we will have an update for you in the very near future and will convey what is taking place via our shipboard visits.

This past June 2nd we have met with Algoma to exchange proposals but are scheduled to meet again later this month. As for the Tanker agreement we are standing by and letting the guild run the course of their negotiations so we can act appropriately based on their outcome. We have been in constant contact with the guild and look forward to resuming our negotiations with ATL shortly.

An exchange of proposals has also taken place with Anglo Eastern on behalf of the crew on the Arctic. We will be meeting again with the company in June. We will also hold a shipboard meeting with the crew before they depart Montreal.

The area Vice Presidents are very busy with regional negotiations and report that progress is being made but in some areas, such as Owen Sound Transportation, it is going very slowly. For an update in your area call your regional Vice President.

Négociations

Nous avons rencontré des dirigeants de V Ships (agissant au nom de CSL) et avons échangé des propositions pour une nouvelle convention collective.

Nos propositions à la compagnie ont été basées sur les résultats du sondage que vous avez effectué l'an dernier et notre expérience dans l'administration de la convention en vigueur. Étant au tout début des négociations, nous vous transmettrons un compte-rendu du progrès des négociations et vous renseignerons lors de nos visites à bord des navires.

Le 2 juin dernier nous avons rencontré Algoma pour échanger des propositions et d'autres rencontres sont prévues en juin. En ce qui a trait à la convention des pétroliers, nous avons convenu de laisser la Guilde poursuivre ses négociations et nous agirons adéquatement selon les résultats qu'ils auront obtenus. Nous communiquons régulièrement avec la Guilde et attendons avec intérêt de reprendre nos négociations avec ATL sous peu.

Un échange des propositions a également eu lieu avec Anglo Eastern au nom de l'équipage du Arctic. Nous rencontrerons de nouveau la Compagnie en juin. Nous tiendrons également une réunion avec l'équipage à bord du navire avant qu'il quitte Montréal.

Les vice-présidents régionaux sont très pris avec des négociations dans leur région et rapportent que des progrès sont accomplis sauf que dans certains cas, notamment Owen Sound Transportation, tout avance très lentement. Pour de plus amples détails dans votre région, communiquez avec votre vice-président régional.

Jim Given



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Michel GALARNEAU

Negotiations with Groupe Desgagnés

The first negotiation meetings with Desgagnés Pétro Marine and Desgagnés Marine Cargo were held in early May. We were confronted with an employer's position we cannot find conceivable. We proposed innovations, particularly for the Arctic and international operations, we think are worth further consideration.

Since the signing of the latest collective agreement with Desgagnés in 2003, the Cargo Division has acquired the ships Rosaire, Sedna, Zelada and Camilla Desgagnés while the tanker Sarah Desgagnés has been added in the Petro Division. The three Rigel Canadian ships named Dara, Esta and Jana Desgagnés have also been added to the Desgagnés fleet. This was made possible thanks to important contributions by SIU members.

Around the port

After consulting Arcelor Mittal's employees in Port Cartier and receiving their proposals, negotiations will soon get underway with the Company's representatives.

We hope the patience shown by the employees of COGEMA in the past will be rewarded when negotiations get underway in 2012 for the renewal of their collective agreement. The company is now owned by CN and the new owners will now have the opportunity to show their gratitude to their employees who have contributed to the Company's success since the signing of the last collective agreement in 2006.

On the subject of job offers, thanks to the cooperation of our members and recent additions to our workforce, we will be able to fill jobs for the months ahead. However, to make this happen, the experience of the last few years confirms that everyone's co-operation will be necessary. The SIU maintains more assistance by the government is required to train new sailors.

Work safely.

Négociations avec le Groupe Desgagnés

Les premières rencontres de négociation avec Desgagnés Marine Pétro et Desgagnés Marine Cargo se sont tenues au début mai. Déjà nous avons été confrontés à une position patronale de rattrapage ce qui n'est pas envisageable de notre part. Nous avons proposé des innovations notamment pour les opérations arctiques et internationales qui méritent d'être étudiées.

Depuis la dernière convention collective en 2003, les navires Rosaire, Sedna, Zelada et Camilla Desgagnés ont été acquis par le Groupe pour sa division Cargo alors que le Sarah Desgagnés s'est joint à la division Pétro. Les trois navires canadiens de Rigel maintenant nommés Dara, Esta et Jana Desgagnés se sont aussi ajoutés alors à la flotte. Tout ceci est dû à l'importante contribution des membres du SIU.

Autour du port

Les négociations avec Arcelor Mittal division de Port Cartier débiteront bientôt puisque nous avons complété les consultations avec les employés.

Aussi, souhaitons que la patience et les compromis passés des employés de COGEMA, maintenant propriété du CN, portent fruit lors de la prochaine négociation en 2012, compte tenu du potentiel de développement des activités de la compagnie auquel ils ont tant collaboré depuis la conclusion de la dernière convention collective en janvier 2006.

Parlons offre d'emplois : grâce au dévouement de nos membres ainsi qu'aux nouveaux candidats qualifiés, nous serons en mesure de répondre à la demande pour quelques mois. Comme à chaque année, la coopération de tous sera nécessaire. Néanmoins, le SIU réclame plus d'assistance des gouvernements pour réussir à former adéquatement la relève.

Travaillez prudemment

Report on negotiations with Ocean Group

Negotiations have begun with Dragage Saint-Maurice. Members have showed their willingness to agree to a medium or long term collective agreement provided that their concerns and objectives are addressed to their satisfaction. They are wondering what are the Company's plans for them as a result of the seven year dredging contract obtained by the Company and what they can expect from the participation by the Company in the development of the Arctic.

Also, negotiations will soon begin with Ocean Navigation, Barge and Equipment Division. Judging from our discussions with our members, we believe an agreement should be reached fairly quickly, leading to the signing of their second contract.

We have conducted an intensive recruiting campaign over nearly two months, with the employees of Océan Construction and particularly, with its Réparation Navale Division. Although, as we write this article, we are still waiting for certification by the government authorities, we thank the high percentage of employees who supported us during this campaign. As soon as we are certified, we will hold a general meeting with the employees to determine the type of collective agreement that would bring stability and ensure professional and family quality of life for our new members.

Rapport de négociations avec Groupe Océan

Les négociations ont débuté à la fin mai avec Dragage Saint-Maurice et les membres se sont montrés disposés à consentir à une convention de moyenne ou longue durée en retour d'une bonne entente tenant compte de leurs préoccupations et objectifs. Ils se questionnent sur les intentions de la compagnie à leur égard suite à l'obtention du contrat de 7 ans pour le dragage et sur la question du développement de l'Arctique et la probabilité de leur contribution à ce chapitre.

Dans la division Océan Navigation, division barges et équipements, les négociations débiteront sous peu. Selon les discussions tenues avec les employés, nous croyons qu'une entente devrait intervenir rapidement en vue de leur deuxième convention collective.

Nous avons procédé à une intense campagne de syndicalisation pendant près de deux mois, auprès des employés d'Océan Construction et particulièrement de sa division Réparation Navale. Bien qu'à l'heure d'écrire ces lignes nous sommes toujours en attente d'être accrédité par les autorités gouvernementales, nous remercions le fort pourcentage des employés qui nous ont supportés durant cette laborieuse campagne. Dès que nous serons accrédités, nous rencontrerons les employés en assemblée générale afin de travailler à un projet de convention collective porteur de stabilité et de développement visant à assurer la qualité de vie professionnelle et familiale de nos nouveaux membres.



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Mike GIVEN

Plenty of jobs available

The Welland Canal opened on March 22nd with the Peter R. Cresswell receiving the traditional top hat at the Lock 3 museum. As part of the ceremony, Algoma made a presentation regarding their purchase of ULS and the new vessels. It looks like a very bright future for our industry on the Great Lakes.

So far this spring there have been plenty of jobs offered. The first round of scheduled time off will be around June 1st and with the later fit-out of a few ships some of the STO reliefs will be spread out over the summer. Consequently, regardless of when you are looking for some relief work there will be some available. We remind anyone looking to take extra time off to get your requests in early as it may take a little longer to find reliefs.

The car ferries Chi-Cheemaun, Jiimaan and Pelee Islander have all returned to service. Negotiations are underway for them as well as the dock personnel at Tobermory and Manitoulin Island. So far the company has been unwilling to offer anything in the way of wage increases and have even gone as far as proposing cuts. More meetings will be scheduled and hopefully some progress can be made.

We have reached an agreement with Thunder Bay Port Authority providing wage increases in each year.

Negotiations have also begun with Fettes Shipping and some minor issues have been settled. However, we are still far apart on wages, hours of work and travel expenses. Further meetings should get us closer to an agreement.

GLFL's vessel Dutch Runner operated deep sea over the winter and will operate on the east coast in June. It showed that a Canadian flagged ship with a Canadian crew can compete on the international market: maybe that was the first step towards the development of a deep sea fleet for Canada. It is our hope that more companies will look at the opportunities of such an experience.

Have a great season.

Abondance d'emplois en ce début de saison

L'ouverture du Canal Welland a été effectuée le 22 mars par le Peter R. Cresswell et la remise du traditionnel chapeau haut de forme au musée de l'écluse 3. Des représentants d'Algoma ont souligné l'acquisition de Upper Lakes Shipping et confirmé l'ajout de nouveaux navires à la flotte Algoma. Tout laisse prévoir un florissant avenir pour l'industrie maritime sur les Grands Lacs.

Des membres ont profité d'une abondance d'emplois à la salle d'embauche. La première ronde d'emplois de relève est prévue autour du 1er juin et dans les semaines suivantes pour les navires ayant entrepris leurs activités plus tard. Ainsi, des emplois de relève devraient être offerts à différents moments au cours des prochains mois. Nous rappelons aux membres qui désirent obtenir des congés supplémentaires, de présenter leur demande le plus tôt possible.

Les traversiers Chi-Cheemaun, Jiimaan et Pelee Islander ont repris leurs activités. Des négociations sont en cours pour ces trois navires ainsi que pour le personnel des quais à Tobermory et Manitoulin Island. Jusqu'ici, la Compagnie n'a offert aucune augmentation de salaire et a même suggéré des coupures. D'autres réunions seront prévues et nous comptons que des progrès seront réalisés.

Une convention de deux ans, avec augmentation de salaire à chaque année, a été conclue avec l'administration portuaire de Thunder Bay.

Des négociations ont débuté avec Fettes Shipping. Quelques questions ont été réglées mais nous sommes encore loin d'une entente sur les salaires, heures de travail et frais de déplacement. Les prochaines rencontres devraient permettre la conclusion d'une entente.

Après avoir transigé outre-mer durant l'hiver, le Dutch Runner de Great Lakes Feeder Line reviendra au Canada en juin. Il était agréable de voir un navire sous registre canadien et ayant à bord un équipage de marins canadiens concurrencer sur le marché outre-mer. Ce pourrait être une première étape pour le développement d'une flotte canadienne en haute mer et nous espérons que d'autres compagnies canadiennes profiteront de l'expérience.

Profitez d'une excellente saison.

NTCL Season Begins

For our members at Northern Transportation Company Ltd the 2011 sailing season has begun. Many members got the call in late May for fit out in both Inuvik and Hay River. By print time we expect that all crew members will be dispatched to their vessels and the season will be underway. The SIU will be taking a trip up north to discuss the pending contract with both the company and crew.

Many changes have taken place this season within NTCL itself, with new company policy and procedures and contract interpretations. We ask all members to keep an up to date record of hours worked, overtime, cargo time and any issues that arise.

NTCL seems to be looking at this season as one of opportunity for the company to re-establish itself in how to better operate and fill the needs of the northern communities. We ask our members to voice their opinions throughout the year. Make it known to company officials that you have great ideas on how to make NTCL a successful and prosperous venture into the future. Many company personnel have never stepped foot on a tug, so make them see the experience through your eyes. Open communication is the way to better understanding for both parties.

The NTCL Pension Committee will be meeting after this season to get an update on the status of the plan. We ask all members to keep copies of any correspondence they receive from the Pension Plan in order to make sure that communication has been available for those members that require it. Once the meeting has taken place we will update everyone on the findings.

Début de saison pour NTCL

Nos membres à l'emploi de Northern Transportation Company Ltd (NTCL) entreprennent leur saison. Plusieurs membres ont été avisés de se rendre aux ports de Inuvik et Hay River et l'on prévoit que tous seront au travail au début de juin. Nous nous rendrons à Hay River afin de discuter de la convention collective avec nos membres et des représentants de la Compagnie. Plusieurs changements ont été apportés chez NTCL, avec de nouvelles politiques et procédures de travail ainsi que dans l'interprétation de la convention collective. Nous demandons à tous les membres de conserver un registre des heures travaillées, des heures supplémentaires, des heures de chargement et de toute question qui surgit.

NTCL semble considérer cette saison une opportunité de se repositionner et d'améliorer ses activités et de mieux répondre aux besoins des collectivités nordiques. Nous demandons à nos membres de faire connaître leurs opinions et d'émettre aux dirigeants de la Compagnie vos suggestions comment permettre à NTCL de redevenir une entreprise prospère dans l'avenir. Plusieurs officiels de la Compagnie n'ont jamais monté à bord d'un remorqueur et vous pouvez leur faire partager votre expérience. Des communications honnêtes et sincères sont la meilleure méthode pour permettre aux deux parties de progresser.

Le Comité du régime de retraite de NTCL se réunira à la fin de la saison afin de faire le point sur le statut du régime. Nous demandons à tous les membres de conserver des copies de toute correspondance qu'ils reçoivent du régime de retraite afin d'assurer que ces communications répondent aux besoins des membres. Nous vous transmettrons les résultats de ces réunions.





Around the Ports

Autour des Ports



Bruno Harvey



Carl Bouffard, Vincent Harrison



Daniel Carré



Daniel Boudreault



Eric Blanchette



Robert Eckmier, Elvin Mallett



Gilles Landry, Jérémie Chiasson, Sylvie Chiasson,
Numa Jomphe, Léon Langford



Jesse Ukrainyc, Christopher Chaulk



Josée Pelletier, Nancy Létourneau, Lise Desrosiers, Aline Charette, Michel Galarneau, France St-Germain, Gaétane Dufour,
Stéphanie Rioux



Josée Verreault, Kathy Lanning



Capt. Yves Nazair, Phillipe Cyr



Suzanne Levasseur



Patrick Langlais, Carl Bouffard



William Peckford



Sergio Gonzalez, Elvin Mallett, Mihail Slavov



Winston Gill



Thomas Poirier, Michael Baker



Carl Jardine



Around the Ports

Autour des Ports



Gord Butler



Herman Keeping, Mark Redman, Ionel Oncescu,
Roland Harvey



Jean Pauze, Walter Day, William Parks, Kevin Baker



Roland Thorne



Gary Scott, Terry Clark, Dave Chaulk



Hendrieks Vrugteveen, Benjamin Wells



Clyde Grandy, Glen Harvey



Margaret Derraugh



Brent Walters, Jerome Keeping



Stephanie McHenry



Scott Mackey, Larry Bowne



Roger Winsor



Calvin Ransome, Steve Peterson, Richard Kelland



Marjorie Graham, Marlene MacLean



John Courtney, Harold Davis, Tyrone Keeping



Porfirio Perneta, Gary Leblanc



Dave Lidkea, Lori Bradbury



James MacPherson, Robert Robb, Robbie Mamo, Shane Damm



Around the Ports

Autour des Ports



Haniff Jafralie, Michel Desjardins, Penelope Kukta



Capt Doug Ireland, Leanna Villella, Exec V.P. James Given



Blake Seymour, Norm Bryan, Dave Leblanc, John Ginter, Alvin Bryan



Randy Densmore



Phyllis Derragh



Patrick Hogan



Guy Boudreau, Dante Pascual, Larry Rideout, Charles Perreault, Daniel Adjei



Gaetan Beaulieu, Crystal Kozowy



Victor Campbell, Jean Marie Cassivi, Jerome Omblero, Romeo Bernardo



Carrie Campbell, Antonia Dasilva



Sheldon Harvey, Kevin Crann, Roberto Penton



Alex Parsons, Mariusz Lecko



Mike Stonehouse



Robbie Mamo, Ross Stewart-Rankin



Jamie Hamelin



Dave Bird



George Keeping, Roderick Sandiford



Brenda Green, Kathleen Cameron



David Blackburn



Around the Ports

Autour des Ports



Vladen Rimerov, Samuel Loyola, Miguel Bautista, Pierre Luc Panier, José Ferrer, Joel Cadavos, Emmanuel Afforo, David Letourneau



Micheal Hickey, Andrew Walsh, Robert Walsh, Michel Simonnet, Nicolaos Triantafyllou, Richard Hinks, Daniel Renouf, Todd Bath



Jean Louis Tremblay, Doris Naud



Carl Tremblay, Hugo Boisjoly, Bruno Lemay



Donald St-Hillaire, Henri-Paul Mercier, Ronald Desmarais, Dave Rouleau, Denis Vanden Eynden, Francis Lahaie, Pascal Kiolet



Richard Mason, Ronald Hamelin, Bruce Bryan, Gary Leblanc, Porfirio Perneta



Ron Ingram, John Billard, Ken Fayter, Ivan Bryan, Matt Breen, Franklin Tejares



Al Winter, Mike Lucarz, Dave Blackburn



Harold Caines, Alex Skinner



Noel McKenna, Tomas Dylewski



Glen Perry, Darren VanOene, Dan Craig



Jane Ferguson



Vaughn Richardson



Dan Brahniuk



Bill Arcand



Fred Crow, Jane Ferguson, Paul Isserlis, Wes Toye



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Patrice CARON

Full steam ahead!

The opening of the St Lawrence Seaway at the St. Lambert lock on March 22nd officially marked the beginning of the 2011 navigation season. The MV Vagenborg was the first vessel to transit through the St-Lambert lock and she was followed by the first Canadian ship, the JOHN J. CARRICK. All bulkers that wintered in and around the Port of Montreal are underway to load their first cargoes of the 2011 season. The St. Lawrence Seaway Administration predicts an excellent shipping season.

All SIU members working in the Port of Montreal returned to work in early April. Their first assignments at the start of the new season were to inspect the condition of docks and install "bumpers" used to protect hulls and docks against the impact of berthing ships.

Companies trading in the Arctic are already preparing for the 2011 season. Some Desgagnés ships that traded overseas during the winter season as well as the Umiavut are expected back in Canada shortly and they will be getting their Canadian crews. Coastal Shipping tankers kept crewmembers during the winter season to prepare the vessels for as many voyages as possible, in complete safety.

New technology, new knowledge

The Ocean Group will be operating a Z-Drive propulsion tug in the port of Sorel/Contrecoeur. The technologically advanced Z-drive tugs offer greater manoeuvrability and more precise operations while reducing the risks of accidents. The captains of the Z-drive tugs, are experienced operators who have gone through excellent training to ensure maximum and safe operation of this equipment.

Enjoy a safe season!

En avant toute !

L'ouverture de la voie maritime le 22 mars dernier à 10h00 a officiellement marqué le début de la saison de navigation 2011. Le MV Vagenborg fût le premier navire à traverser l'écluse St-Lambert, suivi du premier navire canadien, le JOHN J. CARRICK à 13h00. À l'heure actuelle, tous les vraquiers hivernés au Port de Montréal ont quitté pour prendre leurs premières cargaisons. Les autorités de la voie maritime prévoient déjà une excellente saison.

Les membres du SIU employés dans le Port de Montréal sont ainsi retournés au travail en début avril. Ces membres travailleront à rendre le port encore plus sécuritaire en sondant différents quais et en installant les « fenders » ou pare-chocs, servant à la protection des coques et des quais contre les chocs occasionnés par l'accostage des navires.

Finalement, les préparatifs vont bon train en vue de la saison arctique 2011. Certains navires de Desgagnés Transport de même que le Umiavut, devraient revenir au Canada sous peu pour reprendre leur équipage canadien. Quant aux pétroliers de la compagnie Coastal Shipping, les équipages canadiens sont restés à bord tout l'hiver dans le but de bien préparer leur navire pour effectuer le plus de voyages possibles, et ce, de manière sécuritaire.

Nouvelle technologie, nouvelles connaissances

Le Groupe Océan a désormais un remorqueur équipé du système de propulsion « Z drive » dans le port de Sorel/Contrecoeur. Cette technologie permettra des opérations plus précises tout en réduisant les dangers d'accidents. Les capitaines de ces remorqueurs, déjà fort expérimentés, reçoivent la formation adéquate dans le but d'optimiser l'utilisation de cet équipement.

Bonne saison.

The MT Arca provides greater efficiency

The MT Arca has resumed its operations around the Port of Montreal. Montreal's only floating service station, the Arca offers vessels the opportunity to save valuable time by refuelling while loading or unloading cargoes. In addition to the time saving, the Arca also reduces traffic congestion around the busy Port of Montreal. The Arca's three fuel tanks have a capacity of 1 million litres of fuel, the equivalent of 29 tanker trucks. A very attractive benefit for shipping companies.

Ravitaillement en cours d'opérations : objectif efficacité

Le MT Arca a repris ses opérations dans le Port de Montréal. Ce navire ravitailleur a une incidence importante dans notre port puisqu'il permet à plusieurs navires de procéder à leur ravitaillement en carburant durant leurs opérations de chargement et déchargement. Le service offert par le Arca a pour effet de réduire le nombre de camions-citernes sur la route tout en offrant des emplois pour les marins. Il en résulte également une réduction du temps à quai des navires utilisant ce service, un avantage très attrayant pour les compagnies maritimes.





From Port Agents

Les mots des Agents de port



Ryan BERGERON

Marine Petrobulk

The SIU is now the official certified bargaining agent for the bargemen at MPB. A vote was held by the Canadian Industrial Relations Board at the offices of Marine Petrobulk and once the ballots were tallied it was a 100% result in favour of switching from the ILWU Local 400 to the Seafarers International Union.

We have made many crew contacts down at the MPB dock and we are pleased to see the crew in such great spirits, showing off their full book membership cards. They can now move forward knowing they have chosen a Union that has their best interests in mind.

With the cruise ship season already underway and many deep sea vessels in the harbour, the bargemen of MPB have a busy summer ahead of them. We will continue to visit the barges and discuss upcoming contract talks with crews to gain a broad perspective on the topics of interest for their first SIU contract.

We welcome the bargemen of Marine Petrobulk to the SIU and look forward to working with them long into the future.

FRPD Renews Dredging Contract

The SIU has been notified that Fraser River Pile and Dredge were successful in their bid to regain the dredging contract with Port Metro Vancouver. As was said in the last edition of the Sailor, FRPD had completed their presentation and were awaiting the final decision. The presentation was a winner, which means 10 more years of dredging for the crew of the Fraser Titan.

The collective agreement between the SIU and FRPD expires in June, with the news of the Port Metro Vancouver renewal, we can move forward with our negotiations. A committee will be selected and once the Titan begins her sailing season we will start our meetings with the company. Proposals are being collected and the SIU along with its negotiating committee members will strive for the best deal possible in the coming weeks. We will be sure to keep each crew member informed of our progress as we move along.

Seaspan Ferries Contract

The SIU will begin to gather proposals from the crews of the Princess Superior and Carrier Princess in the coming months in preparation for negotiations. The contract expires on September 30th 2011 and talks will begin shortly to come to a new agreement.

A negotiating committee made up of crew members and Union officials will meet with the company to exchange proposals, discuss issues and bargain for a new collective agreement.

Jose Narvaez back at Lafarge

Lafarge vessel Jose Narvaez has been pulled from dry dock after a lengthy service and repair. This means the Lafarge fleet is back to full strength and our members can expect a busy summer.

Les travailleurs de Marine Petrobulk se joignent au SIU

Le SIU est maintenant l'agent négociateur officiel des travailleurs de Marine Petrobulk (MPB) à la suite du vote tenu par le Conseil des relations industrielles du Canada dans les bureaux de la Compagnie. Par leur vote unanime, les marins de MPB ont choisi de quitter les rangs du Local 400 du ILWU et de se joindre au SIU.

Nous avons rencontré de nombreux nouveaux membres sur les quais de MPB et ils exhibaient avec fierté leur carte de membre du SIU. Ils peuvent maintenant progresser en sachant qu'ils ont choisi un syndicat qui a à cœur de protéger leurs meilleurs intérêts.

De nombreux bateaux de croisière et navires de haute mer sont attendus dans le port et il faut prévoir que nos confrères de MPB auront une saison très fertile en activités devant eux. Nous continuerons à visiter nos confrères et à discuter avec eux des questions importantes sur leur premier contrat de travail avec le SIU.

Nous souhaitons la bienvenue aux travailleurs de Marine Petrobulk au sein du SIU et prévoyons travailler avec eux durant de nombreuses années.

Renouvellement du contrat de dragage à FRPD

Nous avons appris que Fraser River Pile and Dredge (FRPD) a réussi à conserver le contrat de dragage avec Port Metro Vancouver après avoir soumis une excellente présentation aux autorités portuaires. Nous félicitons FRPD pour l'obtention de ce contrat qui signifie 10 années supplémentaires de dragage pour l'équipage du Fraser Titan.

La convention collective entre le SIU et FRPD expire en juin et à la suite de l'annonce de ce contrat, les négociations reprendront sous peu. Un comité sera choisi et dès la reprise des activités du Fraser Titan, nous rencontrerons les dirigeants de la Compagnie. Les propositions des membres sont présentement recueillies et avec la participation des membres, nous ferons tous les efforts afin de négocier le meilleur contrat de travail pour les membres. Nous renseignerons les membres de tout développement durant les négociations.

Convention pour les traversiers de Seaspan

Nous recueillerons bientôt les propositions des membres d'équipage des Princess Superior et Carrier Princess en préparation pour les négociations de convention. La convention expire le 30 septembre et un comité composé de membres d'équipage et d'officiels du Syndicat rencontrera des dirigeants de la Compagnie afin d'échanger leurs propositions et de négocier une nouvelle convention.

Le Jose Narvaez est de nouveau en service

Le navire Jose Narvaez de Lafarge a quitté le chantier maritime après avoir subi d'importantes réparations. La flotte de Lafarge est maintenant complète et nos membres peuvent s'attendre à un été occupé.

(Suite page 16)

(Continues on page 16)



News

Actualité



Hugo BOISJOLY
Directeur national des griefs
National Grievance Director

Protect your rights How to file a grievance?

When a disagreement between an employee and his employer occurs on the application of the collective agreement, a grievance must be filed. On board a ship, the procedure that must absolutely be followed includes the filing of a written grievance with the Company representative: the Captain for crewmembers working in the deck and galley departments or the Chief Engineer for members working in the Engine Department. The grievance must be filed as soon as possible following the event giving rise to the grievance and must include the crewmember's name, the article of the collective agreement in question, a brief description of the facts, the date of the event and the date that the grievance is being filed. Within the next few days, the Company representative must acknowledge receipt and reply in writing to the grievance. If the Company representative does not reply or if the answer is not satisfactory, the grieving employee must contact a Union representative at one of the Hiring Halls. The time allowances to file a grievance and for the Company representative to reply to the grievance are specified in the employee's collective agreement. Members should familiarize themselves with their agreement to ensure compliance with such time allowances. The Union's Ship Delegate may assist the member filing a grievance aboard a vessel; his involvement however is not mandatory.

Protégez vos droits Comment déposer un grief ?

Lorsqu'un différend entre un employé et son employeur survient par rapport à l'application de la convention collective, un grief doit être déposé. À bord d'un navire, l'étape qui doit absolument être respectée, est celle de déposer un grief par écrit au représentant de la compagnie : le Capitaine pour les membres des départements du pont et du commissariat ou le Chef-Mécanicien pour les membres de la salle des machines. Le grief doit être remis le plus tôt possible suivant l'événement et doit inclure le nom du membre, l'article de la convention en cause, une brève description des faits, la date de l'événement et la date de remise du grief. Dans les jours suivants, le représentant de la compagnie doit répondre au grief par écrit. S'il ne le fait pas ou si la réponse n'est pas satisfaisante, c'est le moment de contacter un représentant de l'une des succursales du Syndicat. Les délais pour remettre le grief et pour obtenir une réponse sont spécifiques à chacune des conventions collectives et vous devez vous en informer de manière à les respecter. Finalement, le délégué syndical du navire peut assister le membre qui dépose un grief lorsqu'il est à bord du navire, toutefois son implication n'est pas obligatoire.

Vancouver

(Continues from page 15)

Jack Chiz Retires

In March of this year Seaspan Ferries employee Jack Chiz called it a career after being with the company for over 20 years. Jack was usually the first crew member we would run into while stopping by the vessels for a crew contact and always took the time to talk with us. He had many years of dedicated service and the SIU along with all those who sailed with Jack would like to wish him a happy retirement.

Organizing

The SIU is actively organizing across the country. If you know anyone that is working in a non-union environment talk to them about the advantages we all receive as SIU members. From wages to pensions and benefits, the SIU is the right choice for Seafarers.

Vancouver

(Suite de la page 15)

Jack Chiz prend sa retraite

En mars dernier, Jack Chiz a pris sa retraite des traversiers Seaspan après une carrière de 20 ans au sein de la Compagnie. Jack était habituellement le premier membre d'équipage rencontré lors de nos visites à bord et nos rencontres étaient toujours très agréables. Les nombreux membres qui ont navigué avec Jack et les officiels du Syndicat lui souhaitent une très agréable retraite bien méritée.

Syndicalisation

Le SIU poursuit sa campagne de syndicalisation à travers le pays. Si vous connaissez un travailleur non-syndiqué, dites-lui les avantages dont vous bénéficiez à titre de membre du SIU. Sur toute question relative aux salaires, au régime de retraite et aux autres bénéfices, le SIU est le meilleur choix pour les marins.

June 2011 Juin



ENVOI DE
PUBLICATIONS
CANADIENNES
CONTRAT NO.:
40051129

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

UNION OFFICES / BUREAUX DU SYNDICAT

**Headquarters /
Quartiers Généraux**
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél (514) 931-7859
Fax (514) 931-3667
www.seafarers.ca

**Records Department /
Services des dossiers**
9300 Henri-Bourassa Ouest
Suite 280
Montreal, QC, H4S 1L5
Tél (514) 931-7859
Fax (514) 931-3667

President / Président

Michel Desjardins

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Jim Given

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Grolewicz

**Newfoundland /
Terre-Neuve**
Patrice Caron
1601 Station C
St. John's
NFLD,
A1C 5P3

Québec
Michel Galarneau
207 - 1009 Route de l'Église
Québec, Qué. G1V 3V8
Tél (418) 529-6801
Fax (418) 529-3024

Non-Marine Director/ Directrice Non-Maritime
Catina Sicoli

**Medical Plan Administrator /
Administratrice du Régime médical**
Lana Smyth

**Seafarers' Training Institute Coordinator /
Coordinatrice - Institut de formation des marins**
Micheline Morin

Thorold
Mike Given
70 St. David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tél (905) 227-5212
Fax (905) 227-0130

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



ITF News from Mike Given and Patrice Caron Better prepared cadets

The ITF inspectors recently prepared, in collaboration with the SIU Advisor on Maritime Policies and Legislation and a team of training specialists from the Quebec Maritime Institute in Rimouski, a new program of assistance and support for cadets about to leave for their first training course at sea. Since the tragic death of a young cadet officer from Africa, the ITF and the SIU have taken over in Canada. This year, we started to meet all cadet officers within the framework of an information meeting relating to unionization and the do's and don'ts at sea. It is important, even paramount, that all cadets leave with a basic knowledge of the dangers and various problems they may experience. They were also presented with a procedure to follow for the resolution of conflicts. The SIU believes the new assistance program will have an important impact on the retention of cadets in the maritime industry.

ITF Inspectors are involved in the maritime community

We also received a request on behalf of the Apostleship of the Seas (AOS) to make a presentation on the work of ITF inspectors. The presentation will be made during the annual AOS meeting which will take place in Montreal this year. The purpose of the presentation is to provide information to employees and volunteers who work for organizations providing assistance to seafarers and mariners about the important role played by ITF inspectors in assisting seafarers. It will also be an opportunity to emphasize the important contribution made by all people involved in the mariners' centres to assist and improve the quality of life of sailors passing through their respective ports.

ITF inspectors recently attended a training program provided by the International Labour Organization (ILO) at the organization's campus in Torino, Italy on the new MLC2006 (Maritime Labour Convention 2006). The Convention covers almost 70 existing maritime labour instruments and is expressly designed to be a globally applicable legal instrument, that once it enters into force, it will be the "fourth pillar" of the international regulatory regime, complementing the key conventions of the International Maritime Organization (IMO). The convention establishes comprehensive minimum requirements for almost all aspects of working conditions including, among others, conditions of employment, hours of work and rest, accommodations, recreational facilities, food and catering, health protection, medical care, welfare and social security protection. The Convention, which should take effect towards the end of 2012, will be the guiding light for all sailors working deep sea. Under the terms of this convention, for example, a maritime company could be charged with abandonment of its ship if it fails to pay to its sailors their wages for more than two months. Moreover, this convention prevents a ship from hiding behind a more "accommodating" pavilion to abuse its crew members. We congratulate all stakeholders who contributed to the realization of MLC 2006, including our President Michel Desjardins, for this excellent tool that will soon be in effect in all ports around the world. It is important to add that the Government of Canada was one of the first countries to ratify the MLC 2006 convention, last June.

Work safely!

Nouvelles de l'ITF de Patrice Caron et Mike Given Des cadets mieux préparés

Les inspecteurs de l'ITF ont récemment entrepris, en collaboration avec la responsable des politiques maritime du SIU et l'équipe des stages de l'Institut Maritime du Québec (IMQ) à Rimouski, un nouveau programme d'assistance et de soutien aux cadets qui s'apprêtent à partir pour leur premier stage en mer. En effet, depuis le décès tragique d'une élève-officière africaine, l'ITF et le SIU ont pris les choses en main au Canada. Ainsi, nous avons entrepris cette année de rencontrer les élèves-officiers dans le cadre d'une séance d'information portant sur la syndicalisation en général de même que sur les « à faire et ne pas faire » en mer. Il est important, voire primordial, que les cadets puissent partir avec un minimum de connaissances sur les dangers et les différents problèmes auxquels ils peuvent être confrontés. Une procédure de résolution de conflits leur a également été présentée. Le SIU est confiant que cette pratique aura une incidence très importante sur la rétention des cadets dans ce merveilleux métier qu'est celui des gens de mer.

Les inspecteurs à l'œuvre

Nous avons également reçu une demande de la part de l'AOS (Apostleship of the Seas) pour faire une présentation sur le travail des inspecteurs de l'ITF. Cette présentation sera faite durant la rencontre annuelle de l'AOS qui aura lieu cette année à Montréal. Cette présentation aura pour effet d'informer les employés et bénévoles des maisons des marins sur les bienfaits du travail des inspecteurs pour les marins. Ce sera aussi l'occasion de souligner la grande contribution du travail de tous les gens impliqués dans les centres des marins pour la qualité de vie des marins de passage dans leurs ports respectifs.

Les Inspecteurs de l'ITF ont récemment reçu une formation de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), à leur campus de Turin en Italie, sur la nouvelle MLC2006 (Maritime Labour Convention 2006). Cette nouvelle convention a vu le jour suite à de nombreuses rencontres entre syndicats maritimes, employeurs et gouvernements concernant les problèmes que vivent certains marins parmi les plus démunis. Cette Convention, qui devrait prendre effet vers la fin 2012, sera en quelque sorte la bible que tous les marins voyageant au long court pourront utiliser pour faire valoir leurs droits. En vertu de cette convention, par exemple, une compagnie maritime pourra être accusée d'abandon de son navire si elle omet de payer les salaires pour plus de deux mois. De plus, cette convention fait en sorte que, désormais, aucun navire ne puisse plus se cacher derrière un pavillon plus « complaisant » pour abuser de ses membres d'équipage. Bravo à tous les intervenants qui ont œuvré à la réalisation de cette convention, dont Michel Desjardins, Président du SIU, pour cet excellent outil qui fera bientôt partie de la législation dans tous les ports du monde. Soulignons pour terminer que le Gouvernement du Canada a été un des premiers pays à avoir ratifié cette convention en juin dernier.

Travaillez prudemment!



Crew members of the BBC Steinhof registered in Liberia.
Membres d'équipage du BBC Steinhof enregistré au Liberia.



Aboard/ À bord du Freja Dania-Liberia: Alphar Romero, Cedric D'Souza, Capt. Pal Sushil Kumari, Patrice Caron, inspecteur ITF



Join the fight against piracy

Acts of piracy are currently an increasing source of concern for all sailors crossing the dangerous zones along the coasts of Somalia and throughout the Arabian Sea. According to the most recent reports, nearly 800 sailors are currently being held as hostages by the pirates. Sailors' Unions and their representatives, ship owners and operators as well as insurance companies are desperate over the extent of this plague and are requesting their respective governments to take more aggressive measures to get the pirates under control and bring back safety. In order to add more pressure on their governments, the most important maritime associations have combined their resources and set up an international campaign, "save our seafarers". An Internet site has been set up in support of this initiative: www.saveourseafarers.com. All stakeholders, seafarers and other people concerned about the safety on the world's seas are asked to sign and to forward a message to their respective government requesting the adoption of more repressive measures against the criminals found guilty of piracy. We invite you to view the above internet site containing astonishing and shocking reports and asking you to give your support to the protection and defence of sailors who are victims of the cruel acts of piracy. All members of the SIU Executive Board have already sent a letter of support and all you have to do is forward yours to the Department of External Affairs of Canada at the Web site www.saveourseafarers.com. Let's show our support for our industry!

The dangerous zone has been expanded

On March 25th in London, the ITF in collaboration with the "Joint Negotiating Group" has revised and extended the area where piracy is more prominent. The expansion of the area where most of the attacks by Somali pirates are occurring demonstrates the measures taken by governments of the world have failed to dissuade the pirates. As a matter of fact, in spite of the presence of armed forces from many countries, the number of attacks keeps growing in this strategic area where 40% of the worldwide shipments of petroleum products are in transit. Where the original high risk zone was limited before to the coast of Somali and the Gulf of Aden, the extended zone now includes most of the Arabian Sea. Under the terms of the resolutions adopted by our governments defining the high risk zone of piracy, sailors aboard ships trading in this specific area are entitled to additional protection measures. Ship operators are therefore obligated to take measures to increase the security level on board their vessels and to prevent any hijacking actions by the pirates. Moreover, regulations currently in effect provide payment of double the compensation amounts in the event of any piracy actions when the vessel is in this zone. A corridor of transit has been determined by the authorities within this zone (International recommended transit corridor). Sailors working aboard ships planning to sail outside of the recommended corridor have the right to refuse to continue to sail and are entitled, if necessary, to be repatriated at the expenses of the company.

We are losing the battle against piracy!

The Foreign Minister of the Somali transition government alarmed representatives of the international maritime community in Dubai last April at a conference convened to fight piracy. He declared: "The world is losing the battle against piracy". Stating that the acts of piracy committed by bandits operating out of his country are collateral effects of the civil war that has been plaguing Somali for several years, Mohammed Abdulahi Asharq called upon the international community to intervene in his country by developing diplomatic and military action plans. According to him, it is necessary to develop a long-term solution and adopt an immediate strategy to eradicate piracy which annually costs the maritime industry between 3.5 and 8 billion dollars according to estimates by the World Shipping Council.

Faites votre part pour la lutte contre le piratage!

À l'heure actuelle les actes de piratage sont une source croissante d'inquiétude pour tous les marins qui fréquentent les zones dangereuses des côtes Somaliennes et de la mer Arabique. Selon les plus récentes données, près de 800 marins sont actuellement détenus en otages par des pirates. Les représentants des gens de mer, les opérateurs de navire tout comme les compagnies d'assurances se voient désespérés de l'ampleur de ce fléau et réclament des gouvernements une intervention plus musclée. Dans le but ultime de faire bouger les choses, les plus grandes associations maritimes ont joint leurs efforts et ont mis sur pied une vaste campagne : «save our seafarers». Un site internet sert de support à cette initiative : www.saveourseafarers.com. On y invite tous les acteurs concernés par le transport maritime à signer et faire parvenir une lettre à l'intention de leur gouvernement respectif réclamant la mise en place de politiques plus répressives envers les criminels reconnus coupables de piratage. Nous vous invitons à consulter ce site internet rempli de faits étonnants et troublants et à donner votre support à la défense des droits des marins victimes des actes de piratage. Tous les membres de l'exécutif de votre syndicat ont déjà envoyé la lettre d'appui, il suffit de quelques clics pour faire parvenir la vôtre au Ministère des Affaires étrangères du Canada via le site web de la campagne save our seafarers. Faisons-tous notre part pour notre industrie!

Agrandissement de la zone de piratage

Le 25 mars dernier à Londres l'ITF en collaboration avec le «Joint Negotiating Group» a révisé l'étendue de la zone de piratage. Cette révision de la couverture géographique où les risques d'attaques par des pirates Somaliens sont les plus élevés survient au moment où les gouvernements du monde entier constatent l'échec des mesures prises jusqu'à présent pour dissuader les pirates. En effet, malgré la présence des forces armées navales de nombreux pays le nombre d'attaques ne fait que croître dans cette région stratégique par où transitent 40% du pétrole du marché mondial. Ainsi, la zone de risque auparavant limitée aux côtes Somaliennes et au Golfe d'Aden s'étend maintenant à la quasi-totalité de la mer Arabique. En vertu des résolutions relatives à cette zone de piratage, les marins naviguant dans cette région précise ont droit à une protection supplémentaire. L'opérateur du navire doit donc prendre des mesures pour rehausser le niveau de sécurité à bord et prévenir les abordages. Également, la réglementation prévoit le paiement du double des primes de dédommagement en cas d'incident de piratage si le navire se trouve dans cette zone. Un corridor de transit est déterminé par les autorités au sein de cette zone (International recommended transit corridor (IRTC)). Les marins se trouvant sur les navires qui souhaitent naviguer hors de ce corridor ont le droit de refuser de continuer à naviguer et peuvent être, le cas échéant, rapatriés aux frais de la compagnie.

Nous perdons la bataille contre le piratage !

Le Ministre des Affaires étrangères du gouvernement de transition Somalien a secoué les représentants de la communauté maritime internationale réunie à Dubai en avril dernier lors d'une conférence anti-piratage. Il a déclaré : «le monde est en train de perdre la bataille contre le piratage». Affirmant que les actes de piratages émanant de son pays sont les effets collatéraux de la guerre civile qui y règne depuis plusieurs années, Mohammed Abdulahi Asharq a ainsi fait appel à l'aide internationale pour intervenir en sol Somalien aux plans diplomatiques et militaires. Selon lui, il est nécessaire de planifier une solution à long terme alors que les pays regardent présentement vers une stratégie immédiate pour enrayer ce fléau qui coûte annuellement à l'industrie maritime entre 3,5 et 8 milliards de dollars selon les estimations du World Shipping Council.



Final Sailing

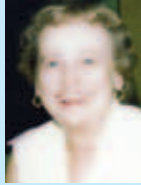
Voyage final



Gerald Deveau

Brother Gerald Deveau who joined the SIU on July 31st, 1994 passed away on January 24th, 2010 at age 53. He worked with C.T.M.A.

Confrère Gerald Deveau qui s'est joint au SIU le 31 juillet 1994 est décédé le 24 janvier 2010 à l'âge de 53 ans. Il a travaillé pour C.T.M.A.



Jeanine Thibeault

Sister Jeanine Thibeault who joined the SIU on July 12th, 1969 passed away on May 12th, 2010 at age 91. She worked on the Quedoc and her last vessel, the Ottercliffe Hall.

Consoeur Jeanine Thibeault qui s'est jointe au SIU le 12 juillet 1969 est décédée le 12 mai 2010 à l'âge de 91 ans. Elle a travaillé sur le Quedoc et son dernier navire, le Ottercliffe Hall.



Edwin MacKinley

Brother Edwin MacKinley who joined the SIU on October 27th, 1953 passed away on July 13th, 2010 at age 91. He worked on the Heron Bay and he last sailed for Seaforth Fednav.

Confrère Edwin MacKinley qui s'est joint au SIU le 27 octobre 1953 est décédé le 13 juillet 2010 à l'âge de 91 ans. Il a travaillé sur le Heron Bay et son dernier navire, le Seaforth Fednav.



Florence Barton

Sister Florence Barton who joined the SIU on April 11th, 2006 passed away on July 19th, 2010 at age 76. She worked on the Tarantau and her last vessel, the Algowood.

Consoeur Florence Barton qui s'est jointe au SIU le 11 avril 2006 est décédée le 19 juillet 2010 à l'âge de 76 ans. Elle a travaillé sur le Tarantau et son dernier navire, le Algowood.



Mary Puddicombe

Sister Mary Puddicombe who joined the SIU on October 2nd, 1975 passed away on July 21st, 2010 at age 89. She worked on the Saguenay and her last vessel, the Lac Ste. Anne.

Consoeur Mary Puddicombe qui s'est jointe au SIU le 2 octobre 1975 est décédée le 21 juillet 2010 à l'âge de 89 ans. Elle a travaillé sur le Saguenay et son dernier navire, le Lac Ste-Anne.



Jean Claude Lortie

Brother Jean Claude Lortie who joined the SIU on August 27th, 1979 passed away on July 30th, 2010 at age 81. He worked on the Fort Kent and his last vessel was the Catherine Desgagnés.

Confrère Jean Claude Lortie qui s'est joint au SIU le 27 août 1979 est décédé le 30 juillet 2010 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé sur le Fort Kent et son dernier navire fut le Catherine Desgagnés.



Michael Brogan

Brother Michael Brogan who joined the SIU on November 2nd, 1960 passed away on August 15th, 2010 at age 71. He worked on the Hochelaga and last sailed for Cates Tugs.

Confrère Michael Brogan qui s'est joint au SIU le 2 novembre 1960 est décédé le 15 août 2010 à l'âge de 71 ans. Il a travaillé sur le Hochelaga et pour Cates Tugs.



Edward Cooper

Brother Edward Cooper who joined the SIU on January 3rd, 1964 passed away on August 19th, 2010 at age 75. He worked on the Golden Hind and his last vessel, the Maplecliffe Hall.

Confrère Edward Cooper qui s'est joint au SIU le 3 janvier 1964 est décédé le 19 août 2010 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé pour Golden Hind et son dernier navire le Maplecliffe Hall.



Wilburne Clyburne

Brother Wilburne Clyburne who joined the SIU on April 30th, 1956 passed away on September 5th, 2010 at age 75. He worked on the Lemoyne and his last vessel, the Richelieu.

Confrère Wilburne Clyburne qui s'est joint au SIU le 30 avril 1956 est décédé le 5 septembre 2010 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé sur le Lemoyne et son dernier navire le Richelieu.



Leszek Markowski

Brother Leszek Markowski who joined the SIU on July 20th, 1990 passed away on November 1st, 2010 at age 49. He worked on the Enerchem Catalyst and his last vessel, the Peter R. Cresswell.

Confrère Leszek Markowski qui s'est joint au SIU le 20 juillet 1990 est décédé le 1er novembre 2010 à l'âge de 49 ans. Il a travaillé sur le Enerchem Catalyst et son dernier navire, le Peter R. Cresswell.



Jean Marc Blouin

Brother Jean Marc Blouin who joined the SIU on April 11th, 1956 passed away on November 6th, 2010 at age 79. He worked on the Lavolette Dufresne and his last vessel, the Le Chene 1.

Confrère Jean Marc Blouin qui s'est joint au SIU le 11 avril 1956 est décédé le 6 novembre 2010 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé pour Lavolette Dufresne et son dernier navire, le Le Chene 1.



Charles Smyth

Brother Charles Smyth who joined the SIU on April 30th, 1976 passed away on November 27th, 2010 at age 82. He worked on the Chi-Cheemaun.

Confrère Charles Smyth qui s'est joint au SIU le 30 avril 1976 est décédé le 27 novembre 2010 à l'âge de 82 ans. Il a travaillé sur le Chi-Cheemaun.



Richard Hunt

Brother Richard Hunt who joined the SIU on September 24th, 1973 passed away on December 10th, 2010 at age 74. He worked on the Royalton and his last vessel, the Chi-Cheemaun.

Confrère Richard Hunt qui s'est joint au SIU le 24 septembre 1973 est décédé le 10 décembre 2010 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé sur le Royalton et son dernier navire, le Chi-Cheemaun.



Joseph Beaulieu

Brother Joseph Beaulieu who joined the SIU on November 30th, 1955 passed away on December 27th, 2010 at age 91. He worked on the Red Cloud and his last vessel, the Camille Marcoux.

Confrère Joseph Beaulieu qui s'est joint au SIU le 30 novembre 1955 est décédé le 27 décembre 2010 à l'âge de 91 ans. Il a travaillé sur le Red Cloud et son dernier navire le Camille Marcoux.



Alfred Laroche

Brother Alfred Laroche who joined the SIU on March 25th, 1955 passed away on January 28th, 2011 at age 89. He worked on the Whalen and his last vessel, the George M. Carl.

Confrère Alfred Laroche qui s'est joint au SIU le 25 mars 1955 est décédé le 28 janvier 2011 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé sur le Whalen et son dernier navire le George M. Carl.



Sydney Knott

Brother Sydney Knott who joined the SIU on August 7th, 1956 passed away on February 7th, 2011 at age 84. He worked on the Hamilton and his last vessel, the Lake Manitoba.

Confrère Sydney Knott qui s'est joint au SIU le 7 août 1956 est décédé le 7 février 2011 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé sur le Hamilton et son dernier navire le Lake Manitoba.



Percy Thorne

Brother Percy Thorne who joined the SIU on June 1st, 2009 passed away on February 18th, 2011 at age 55. He worked on the Kathryn Spirit.

Confrère Percy Thorne qui s'est joint au SIU le 1er juin 2009 est décédé le 18 février 2011 à l'âge de 55 ans. Il a travaillé sur le Kathryn Spirit.



Theodore Johnston

Brother Theodore Johnston who joined the SIU on August 30th, 1975 passed away on February 27th, 2011 at age 56. He worked on the Yankanuck and his last vessel, the Peter R. Cresswell.

Confrère Theodore Johnston qui s'est joint au SIU le 30 août 1975 est décédé le 27 février 2011 à l'âge de 56 ans. Il a travaillé sur le Yankanuck et son dernier navire le Peter R. Cresswell.



Gaston St-Laurent

Brother Gaston St-Laurent who joined the SIU on September 5th, 1974 passed away on March 10th, 2011 at age 74. He worked for C.T.M.A. and last sailed on the Petrolia Desgagnés.

Confrère Gaston St. Laurent qui s'est joint au SIU le 5 septembre 1974 est décédé le 10 mars 2011 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé pour C.T.M.A. et son dernier navire fut le Petrolia Desgagnés.



Wayne Lazarus

Brother Wayne Lazarus who joined the SIU on November 2nd, 1963 passed away on March 22nd, 2011 at age 62. He worked on the Westmount and last sailed for Algoma Central.

Confrère Wayne Lazarus qui s'est joint au SIU le 2 novembre 1963 est décédé le 22 mars 2011 à l'âge de 62 ans. Il a travaillé sur le Westmount et pour Algoma Central.



Nicholas Appollos

Brother Nicholas Appollos who joined the SIU on July 9th, 1975 passed away on April 5th, 2011 at age 84. He worked on the Lake Winnipeg and his last vessel, the Hon. Paul Martin.

Confrère Nicholas Appollos qui s'est joint au SIU le 9 juillet 1975 est décédé le 5 avril 2011 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé sur le Lake Winnipeg et son dernier navire l'Hon. Paul Martin.



Important
to know

À lire
absolument

A seven year contract for Ocean Group!

The Ocean Group has won, through its Dragage St-Maurice Division, the dredging and maintenance contract for the "Traverse Nord" at Ile d'Orléans and the channel at Bécancour. Every year, this dredging contract involves the removal of approximately 70 000 cubic meters of sediments, an important undertaking required to ensure the safe passage of commercial vessels in this section of the St. Lawrence Seaway. We can all be grateful by this announcement as it will ensure that the revenues from this operation will not, as has happened for the past several years, end up in the coffers of foreign companies. There is no other dredging vessel of this kind in either Central or Eastern Canada and this may open the way for Ocean Group to get other dredging contracts and additional opportunities for SIU members working for Dragage St-Maurice to get more jobs. Construction will last until the summer of 2012 at Chantier Industrie Ocean where management is preparing for this exciting challenge.

Construction cost of the suction dredge, similar to the dredge shown on page one of this edition, is estimated to be 25 million dollars and it will be the most important contract carried out by Chantier Industrie Ocean since being acquired by the Ocean Group.

The Labour Management Committee will be involved to ensure that all specific training required, for the completion of this project on schedule, will be made available to the members.

It is important to note that over the past year, three new Ocean units have joined the SIU. Océan Cote Nord, a unit operating out of the port of Seven Islands carries out work on contracts in the surrounding ports. Two units of ship maintenance, Qualité Services Océan – mechanics and Qualité Services Océan – sailors, have also been created and they are now covered by a collective agreement with the SIU. These two units, in addition to their responsibility of providing fleet maintenance, include a pool of employees who can be trained and assigned to other Groupe Océan units in the event their regular employees cannot meet all the normal work schedules.

Un contrat de 7 ans pour Groupe Océan !

Le Groupe Océan a remporté, via sa division Dragage St-Maurice, l'appel d'offre visant à assurer l'entretien par dragage de la Traverse Nord de l'île d'Orléans et de la zone du chenal à Bécancour. À chaque année, ces travaux de dragage impliquent le déplacement d'environ 70 000 mètres cube de sédiments, une opération majeure et essentielle au maintien de la navigation commerciale sécuritaire dans la voie maritime du Saint-Laurent. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle qui assurera que les revenus de cette opération ne se retrouvent pas, comme par les années passées, aux mains de compagnies étrangères.

Il n'existe aucune drague de cette sorte à l'est de la côte Pacifique ce qui laisse présager l'ouverture d'un nouveau marché et probablement de nombreux nouveaux contrats pour le Groupe Océan et, bien sûr, des emplois pour les membres du SIU. La construction se déroulera jusqu'à l'été 2012 au Chantier Industrie Océan, où la direction s'organise en vue de ce beau défi. La construction de la drague à suction illustrée en page titre et dont le coût est estimé à 25 millions de dollars représente le plus important contrat réalisé par le chantier depuis son acquisition par le Groupe Océan.

Le comité syndical patronal (CRT) sera fort occupé à voir à ce que toute forme de formation spécifique à ce projet soit à la disponibilité des membres afin de leur permettre sa réalisation dans les délais prévus.

Nous nous devons aussi de souligner que durant la dernière année, trois nouvelles unités d'Océan se sont jointes au SIU. Il s'agit d'Océan Côte Nord qui opère dans et à partir du port de Sept Îles et qui réalise aussi des contrats dans les ports environnants. Deux

unités d'entretien de navires soit Qualité Services Océan – mécaniciens et Qualité Services Océan – matelots ont aussi vu le jour, puis ensuite protégés par une convention collective avec le SIU. Dans ces deux derniers cas, ces unités, en plus de leur mandat d'entretien de la flotte, comportent la particularité de constituer un bassin de main d'œuvre pouvant être formée et/ou utilisée pour combler des besoins particuliers lorsque le personnel régulier des autres unités du Groupe Océan ne peut combler la demande normale.

