



Algoma Central agrees to acquire Upper Lakes Fleet

► see page 6 for details

Priority must be given to Canadian ships and Canadian crews

For all relief operations abroad organized by the Canadian Government and paid by Canadian taxpayers

Photo shows military equipment being loaded aboard the Africaborg in the Port of Quebec and destined for our troops assisting in rescue and reconstruction operations in Haiti. The Africaborg is a Flag of Convenience vessel registered in Malta and is owned and operated by Wagenborg a company based in Holland. The cost of this entire



(Photo - Port de Québec)

operation is paid by Canadian taxpayers. The SIU firmly believes all Canadians are proud to see that our forces will be deployed to assist the people of Haiti in the reconstruction of their country. Bravo Canada. Canadian taxpayers would be even more proud if the vessel, upon its arrival in Haiti, was displaying the flag of our great country, Canada.

The sovereignty of the Arctic – an important objective for Canada

The consequences of climate warming have been well demonstrated. Seafarers and geologists traveling in the Arctic region have witnessed the irreversible reality: the Arctic ice fields are melting. However, not only is the landscape changing rapidly, as more Nordic countries are now trying to claim property rights on the northwest passage, north of our country. The new passage, recently opened during the summer months, gives shipping companies the opportunity to save considerable travelling time and thus money, by avoiding the long detour through the Panama Canal. Sovereignty over the Arctic region is a very important stake for our country and the Harper government has already started negotiations with other jurisdictions over some islands located in bordering areas. Already, some countries are claiming that the Northwest passage should be a neutral area, like the Antarctic. On the contrary, the SIU maintains the whole area belongs to Canadians and Canadians alone should administer it. We hope the Canadian government will settle this important matter before all the Arctic ice fields melt.

IMO launches anti-piracy plan for 2011

Over 700 sailors held as hostages

► see page 3 for details

Algoma Central convient d'acquérir la flotte d'Upper Lakes

► voir détails en page 7

Priorité doit être donnée aux navires canadiens et aux équipages canadiens

Pour toute mission à l'étranger organisée par le gouvernement canadien aux frais des contribuables canadiens

Photo montrant des équipements militaires à être chargés à bord du Africaborg dans le Port de Québec afin d'appuyer nos troupes aidant aux opérations de secours et de reconstruction en Haïti. L'Africaborg est un navire sous drapeau de complaisance de l'île de Malte. Il appartient et est exploité par Wagenborg, une compagnie de Hollande. Le coût de cette opération est totalement

défrayé par les contribuables canadiens. Le SIU croit que tous les Canadiens sont fiers de voir le déploiement de nos troupes afin d'assister la population de Haïti dans la reconstruction de leur pays. Bravo Canada. Les contribuables canadiens seraient encore plus fiers si, à son arrivée à Haïti, le navire arborait le drapeau de notre grand pays, le Canada.

La souveraineté de l'Arctique – un enjeu de taille pour le Canada

Les conséquences du réchauffement climatique ne sont plus à démontrer. Ceux qui naviguent dans l'Arctique sont à même de le constater : la banquise fond. Or, il n'y a pas que le paysage qui change mais aussi la volonté de pays nordiques qui désirent s'approprier la passage du Nord-Ouest. Cette nouvelle voie qui s'ouvre à peine permettra d'économiser une quantité considérable de temps, et donc d'argent, aux compagnies de transport maritime en évitant un long détour par le canal de Panama. L'enjeu est de taille et le gouvernement Harper a déjà entamé des négociations avec d'autres juridictions concernant certaines îles situées dans des zones frontalières. Certains seront tentés de voir dans le passage du Nord-Ouest une zone internationale neutre au même titre que l'Antarctique. Le SIU soutient plutôt que cette région appartient, sans équivoque, aux Canadiens et que seuls les Canadiens devraient l'administrer.

Il reste à souhaiter que le gouvernement canadien règlera cette délicate question avant la fonte des glaces de l'Arctique.

L'OMI s'attaque à la piraterie en 2011

Plus de 700 marins tenus en otages

► voir détails en page 3



From your President

Michel Desjardins

Le mot du Président



Dear Brothers and Sisters,

As you know, 2011 was an election year for your Executive Board. All documents for nomination were to be submitted between December 1st and December 15th 2010. As confirmed in the report submitted by the members of the Credentials Committee included in this edition, all members of the Executive Board have been declared elected by acclamation.

Having been declared elected by acclamation proves to the members of the Executive Board that their daily efforts to provide you with the best Union representation in Canada have been greatly appreciated by you and on behalf of members of the Executive Board, I thank each and every one of you.

During our next mandate, we will have to take up several challenges such as secure your working conditions and give you the opportunity to enhance the benefits you enjoy such as your pension plan, the protection of our borders in the Arctic region and the continuous growth of our fleet. These challenges will be taken up successfully with the support of each and every one of you.

Thank you.

Chers confrères et consoeurs,

Comme vous le saviez, 2011 était une année d'élection pour votre conseil d'administration. Les mises en candidatures devaient être déposées entre les 1^{er} et 15 décembre dernier. Tel que fait foi le rapport du comité des certificats inclus dans cette édition, tous les membres du conseil d'administration ont été élus par acclamation.

Le fait d'avoir été élu par acclamation prouve à notre conseil d'administration que les efforts quotidiens de vous donner la meilleure représentation syndicale au Canada sont grandement appréciés par vous et au nom du conseil d'administration, je remercie chacun d'entre vous.

Dans notre prochain mandat nous aurons à relever plusieurs défis tels que de sécuriser vos conditions de travail et de vous permettre l'enrichissement de vos avoirs tel que votre régime de retraite, la protection de nos frontières de l'Arctique et l'expansion de notre flotte. Ces défis seront relevés avec succès avec le support de chacun d'entre vous.

Merci.

The Canadian Wheat Board will be a ship owner and will acquire 2 new ships

On February 8th, the Canadian Wheat Board announced it will operate, in partnership with Algoma Central Marine and Upper Lakes Group, to be owned by Algoma effective in March 2011, two ships to be built and brought into service by 2013. The Board added that the purchase of the ships was made possible thanks to the tariff relief measure waiving the 25 per-cent tariff on imports of cargo vessels built outside the country. Traditionally, shipments of cereals from the Prairies account for approximately 10% of products transported annually by Canadian shipping companies on the Great Lakes. The Commission expect that the acquisition costs of the two vessels will be paid from general revenues over the next four crop years. All incomes from the sale of Prairies cereals, less marketing and transportation expenses, are returned to Prairies producers. SIU members have taken an active part in the transportation of Prairies cereals and are looking forward to support the Canadian Wheat Board in the safe and efficient transportation of Prairies cereals.

La Commission canadienne du blé devient armateur et exploitera deux navires neufs

Le 8 février dernier, la Commission canadienne du blé annonçait qu'elle exploitera en partenariat avec Algoma Central Marine et Upper Lakes Group qui devient la propriété d'Algoma à compter de mars 2011, deux navires qui seront construits et mis en service en 2013. La Commission ajoutait que l'achat de ces navires avait été rendu possible grâce à l'allègement tarifaire qui dispense les armateurs canadiens des droits de douanes de 25% sur l'importation de navire construits à l'extérieur du pays. Traditionnellement, les chargements de produits des Prairies représentent environ 10% des produits transportés annuellement par des transporteurs canadiens sur les Grands Lacs. La Commission soutient que les frais d'acquisition de ces deux navires seront remboursés à partir des revenus généraux au cours des quatre prochaines années. Tous les revenus de la vente des produits des Prairies, moins les frais de commercialisation et de transport, sont versés aux producteurs. Les marins du SIU ont collaboré depuis de nombreuses années au transport des céréales des Prairies et sont prêts à apporter leur appui à la Commission canadienne du blé afin d'assurer le transport sécuritaire et efficace des produits des Prairies.

Appointments - Nominations Maritime Trades Department



From left to right - de gauche à droite : Dan Duncan, Mike Sacco, Michel Desjardins.

At the recent meeting of the Maritime Trades Department AFL-CIO (MTD), SIUNA President Mike Sacco who is also President of MTD, announced the appointment of Dan Duncan and Michel Desjardins to the MTD Executive Board. Dan has been a member since 1987 and an official of the SIUNA and he has worked for the MTD as Assistant to President Sacco. SIU of Canada President Michel Desjardins has been appointed MTD Executive Board member "Eastern Region".

Lors d'une récente réunion du Maritime Trades Department AFL-CIO (MTD), Michael Sacco Président du SIUNA et du MTD, a annoncé la nomination de Dan Duncan et de Michel Desjardins au Conseil d'administration du MTD. Dan est membre du SIUNA depuis 1987 et officiel du SIUNA et il a assisté Président Sacco au sein du MTD. Michel Desjardins, Président du SIU du Canada a été nommé pour représenter la « Région Est » au sein du Conseil d'administration du MTD.



The saga of ballast water - a step in the right direction

As the shipping season is about to get underway, the fight continues more than ever to prevent the application of the legislative measures enacted by the State of New York on the management of ballast water. These restrictions applying to all ships transiting in waters of the state of New York are likely to financially ruin some companies operating in the Great Lakes – St. Lawrence Seaway system.

From the beginning of this saga, the SIU has been involved in Canada and in the United States to inform elected officials it is absolutely necessary for the State of New York to show more flexibility in order to allow sufficient time to shipping companies to develop or have specialized organizations develop the technologies required to meet the standards to be in effect on the treatment of ballast water. Recently, thanks to the intervention of Andrew Cuomo, newly elected governor of the State of New York, the application date of the new standards has been deferred by more than one year, to August 1st, 2013. This extension is a small gain for the ship owners, but it is a step in the right direction. The SIU will continue to be involved and oppose the application of these regulations as long as we are not sure the Canadian Maritime Industry is given sufficient time to meet the high requirements set out by the state of New York.

It is difficult to understand that the State of New York legislators decided to apply the tough new regulations on ballast water to all ships, regardless of their origins and standards in effect in their country. It is even more difficult to understand that the same restrictions be applied to Canadian or American ships as they are to rust-buckets transiting in our rivers and lakes. Several of these foreign ships are registered under flag of convenience arrangements and they are not subjected to standards of navigability as severe as the standards in effect in our country. Moreover, sailors aboard such foreign ships are often badly trained, badly remunerated and they certainly do not feel any responsibility or allegiance towards our country, our laws and the quality of our environment. Examples of their standards and the conditions under which they are operated were provided on several occasions in the pages of the Canadian Sailor by SIU-ITF inspectors reporting cases of criminal negligence and intentional discharges of substances and products endangering the quality of our waters and of our environment.

New York State legislators do not appear to take into account the high standards already in effect and the monitoring systems enforced in Canada and the United States. Canadian seafarers, including captains, officers and crews are honourable and responsible citizens who have at heart the quality of our environment and the quality of life of the populations living along our waterways.

On rare occasions, Canadian newspapers had to report incidents resulting from spills of chemicals or petroleum products released accidentally from ships under Canadian Registry. Shortly after having reported the spills, the same newspapers reported the initiatives taken by the shipping companies and shipboard personnel to control the discharge and the fast and successful recovery of these products.

La saga des eaux de Ballast – un pas dans la bonne direction

En cette année 2011, la lutte se poursuit plus que jamais pour empêcher l'entrée en vigueur des dispositions législatives émanant de l'état de New-York en matière de gestion des eaux de ballast. Ces restrictions s'appliquant à tous les navires transitant par les eaux de cet État risquent de faire littéralement couler l'économie du transport maritime dans le réseau St-Laurent-Grands-Lacs. Depuis le début de cette saga le SIU s'est grandement impliqué tant du côté canadien qu'américain en expliquant aux élus qu'il est absolument nécessaire que l'État de NY fasse preuve d'une plus grande flexibilité afin de laisser le temps à l'industrie de réagir convenablement et de se doter des technologies nécessaires à la rencontre des objectifs de performance de traitement des eaux de ballast. Récemment, notamment grâce à la collaboration d'un nouvel élu Américain, le Gouverneur de l'État de NY M. Andrew M. Cuomo, l'industrie maritime s'est vue accordée un sursis. Un délai d'une année supplémentaire avant la mise en vigueur du règlement a été autorisé. C'est un petit pas, certes, mais c'en est un dans la bonne direction. Le SIU continuera de s'impliquer dans ce dossier tant que nous n'aurons pas la certitude que notre industrie sera en mesure de rencontrer les exigences élevées imposées par l'état de New York.

Il est incompréhensible que les législateurs précédents de l'État de New York aient choisi d'imposer ces exigences à tous les navires, tant canadiens et américains qu'aux rafiots rouillés et en mauvais état qui traversent nos fleuves et rivières. Plusieurs de ces navires étrangers sont enregistrés sous drapeau de complaisance et ne sont jamais soumis à des normes de navigabilité aussi sévères que les normes en vigueur dans notre pays. De plus, les marins à bord de ces navires étrangers sont souvent mal formés, mal rémunérés et ne ressentent aucune responsabilité envers notre pays, nos lois et la qualité de notre environnement. Des exemples de ces lacunes n'ont pas été fournis à maintes reprises dans les pages du Marin Canadien alors que les inspecteurs SIU-ITF ont rapportées des cas de négligences criminelles et de déversements intentionnels de substances et produits mettant en danger notre environnement.

Les législateurs précédents auraient été bien avisés de se renseigner sur les hautes normes en vigueur au Canada et aux États-Unis. Il connaîtrait les hauts critères de formation en vigueur dans notre pays et les normes sévères applicables à nos navires. Les marins canadiens, capitaines, officiers et équipages sont des citoyens honorables et responsables qui ont à cœur la qualité de notre environnement et la qualité de vie des populations qui vivent le long de nos fleuves et rivières.

Les journaux ont rapporté à quelques reprises au cours des dernières années, des incidents résultant de fuites de produits chimiques ou pétroliers provenant de navires sous registre canadien. Après avoir relaté les risques de ces fuites, les journaux rapportaient également les efforts du personnel de ces navires à contrôler le déversement et la récupération rapide de ces produits.

IMO announces anti-piracy action plan for 2011

Every year, the International Maritime Organization adopts a specific theme and it has recently released its anti-piracy action plan for 2011: "Piracy: orchestrating the response". Piracy has become so extensive that the United Nations, realizing the extent of the repercussions generated by these criminal acts, has appointed Jack Lang as Special Adviser to the United Nations General Secretary. Mr. Lang has a tough assignment ahead as pirates continue to attack commercial vessels off the coast of Somalia, in spite of the deployment of ships and armed forces of several countries. There are currently over 700 sailors being held as hostages by pirates.

L'OMI consacrera l'année 2011 à la lutte contre le piratage

Comme à chaque année l'Organisation Maritime Internationale adopte une thématique. Ainsi, l'année 2011 sera l'année du combat contre le piratage. Ce fléau a pris tellement d'ampleur que l'Organisation des Nations Unies, voyant l'étendue des répercussions engendrées par ces actes criminels a même nommé un Conseiller spécial du secrétaire général de l'ONU pour les questions liées à la piraterie : M. Jack Lang. Il aura fort à faire puisque les pirates poursuivent leurs attaques sans relâche, notamment au large de la Somalie, et ce malgré la présence de navires des forces armées de plusieurs pays. Présentement, plus de 700 marins sont détenus en otage par des pirates.



Shipment of radioactive generators

Recently, the Canadian Nuclear Safety Commission issued to Bruce Power, an electricity producing company based in Ontario, a licence to transport 16 decommissioned radioactive steam generators. Obviously containing radioactive components, the cargo would be transported by ship, from the port of Owen Sound in Ontario to Sweden. Public opinion is strongly opposed to this operation which, according to several sources, could contaminate the fragile ecosystem of the St. Lawrence River and the Great Lakes in the event of an accident. The SIU has immediately reacted to this announcement: if the shipment is to be transported on the Great Lakes, the Canadian Nuclear Safety Commission must certify the shipment is safe and then transported aboard a vessel under Canadian Registry and operated by Canadian seafarers. How can Canadians be sure that the highest standards of safety and security will be respected? Canadian sailors are amongst the best trained sailors in the world and they are conscious and determined to protect our environment, motivated to do all in their power to ensure the protection of communities living near our waterways and of our environment. We have expressed our concerns to the company as well as to the Ministers of the departments involved at the federal as well as the provincial level. It is unthinkable that the transport of this hazardous cargo would be entrusted to a ship under flag of convenience.

Transport de cargaison nucléaire

Récemment, la Commission Canadienne de la Sécurité Nucléaire a octroyé à la compagnie Ontarienne productrice d'électricité, Bruce Power, un permis permettant de transporter 16 générateurs nucléaires de vapeur maintenant hors service. Cette cargaison, contenant évidemment une concentration de matière radioactive, serait transportée par navire depuis le Port d'Owen Sound en Ontario jusqu'en Suède. L'opinion publique est fortement défavorable à cette opération qui, selon plusieurs, pourrait contaminer l'écosystème fragile du Saint-Laurent et des Grands-Lacs dans le cas d'un accident. Le SIU a immédiatement réagi à cette annonce : si cette marchandise doit être transportée, la Commission canadienne de sûreté nucléaire devra avoir certifié qu'elle est sans danger. Elle pourra alors être transportée à bord d'un navire canadien, avec un équipage de marins canadiens., opéré par des marins canadiens. En effet, comment s'assurer autrement que les plus hauts standards de sûreté et de sécurité seront respectés ? Les marins Canadiens sont parmi les mieux formés, mais surtout, ils ont à cœur la protection de notre environnement. Nous avons fait connaître notre préoccupation à ce sujet autant auprès de la compagnie que des ministres concernés au niveau provincial et fédéral. Il est impensable que le transport de ces matières dangereuses soit assuré par un navire sous pavillon de complaisance.

The Canadian maritime industry has proven its reliability

Should the transport of this hazardous cargo be transported on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway and if the shipment is ultimately certified as presenting no risk whatsoever to the population and to the environment, it must be assigned to a Canadian shipping company. The Canadian Maritime Industry has the ships to ensure the safe and secure transportation of these generators relying on crews (captains, officers and sailors) highly qualified and having obtained the necessary training in the handling and transportation of hazardous materials. Many technologically advanced ships of recent construction and having all the necessary equipment in order to ensure the safe transport of these materials are available in Canada.

It is important to choose the carrier that will ensure the safe handling of this project. The Canadian maritime industry includes companies that have demonstrated they have the highly qualified crews and the properly equipped ships to transport cargoes safely and efficiently. Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine and Groupe Desgagnés have earned an excellent reputation in the maritime world and they are well established and they can handle such projects safely and efficiently.

We have recently learned that Groupe Desgagnés, a company operating four Beluga-type vessels, intended to bid on the contract for the transportation of the Bruce Power generators. The Beluga-type vessels are ideally suited for the project with the necessary loading and unloading equipment as well as stowing gears to ship such cargoes. The SIU crew aboard the Desgagnés vessels have the required experience and qualifications to ship the generators safely.

Groupe Desgagnés informed us they were planning to bid on the project, given the assurances by the Canadian Nuclear Safety Commission the cargo was safe and presented no danger to the crewmembers and communities along the long voyage through the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. Unfortunately for Desgagnés and our SIU crews, the contract had already been awarded to another carrier. Groupe Desgagnés intends to bid on other similar projects in the future, provided such shipments are certified to be safe for crewmembers, communities and the environment. Moreover, in order to alleviate concerns of communities living along the waterways used for such shipments, we recommend that the ships be escorted by frigates of the Canadian Navy as long as they are in Canadian waters. It would eliminate any interference along the way.

Le transport maritime est le plus sécuritaire

L'organisme gouvernemental habilité à autoriser le transport de cette cargaison dangereuse a donné son aval au projet. Ces générateurs seront transportés à l'extérieur du Canada vers la Suède, un pays qui a développé la technologie requise pour traiter le métal de ces générateurs. Devant cette évidence, il reste à déterminer le mode de transport le plus apte et le plus sécuritaire à effectuer cette tâche et il ne reste qu'à utiliser le mode qui est reconnu le plus sécuritaire, le transport maritime par rapport au transport routier ou ferroviaire.

L'industrie maritime au Canada possède tous les éléments requis afin d'assurer le transport sécuritaire de ces réacteurs en comptant sur des équipages (capitaines, officiers et marins) hautement qualifiés et ayant obtenu la formation requise dans la manutention et le transport de matières dangereuses à bord de navires à la fine pointe de la technologie. De nombreux navires de construction récente et possédants tous les équipements requis afin d'assurer le transport sécuritaire de ces matières sont disponibles ici au Canada.

Il suffit d'opter pour le transporteur le plus apte à assurer cette tâche. L'industrie maritime canadienne compte sur des compagnies qui ont démontré avoir les équipages et les navires hautement qualifiés à effectuer le travail en toute sécurité. La réputation de Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine et Groupe Desgagnés n'est plus à faire.

Nous avons appris récemment que Groupe Desgagnés, une compagnie exploitant quatre navires de catégorie Beluga, projetait de soumissionner sur le transport des générateurs de Bruce Power. Les navires Beluga conviennent parfaitement pour ce genre de projet étant munis des appareils de chargement et de déchargement ainsi que des équipements d'arrimage pour un tel projet. L'équipage SIU à bord des navires Desgagnés possède l'expérience et les qualifications requises pour mener ces cargaisons à bon port.

Groupe Desgagnés nous a informé qu'ils avaient décidé de soumissionner sur ce projet en raison des assurances données par la Commission canadienne de sûreté nucléaire que la cargaison était sans danger pour les membres d'équipage et les communautés résidant le long du long voyage sur les Grands Lacs et la Voie maritime du St-Laurent. Malheureusement pour Desgagnés et les équipages SIU, le contrat avait déjà été octroyé à un autre transporteur. Groupe Desgagnés se propose d'offrir ses services sur d'autres projets similaires, à la condition que ces chargements soient certifiés sans danger pour l'équipage, les communautés et l'environnement. De plus, afin de répondre aux inquiétudes des populations vivant près des voies d'eau utilisées pour de tels cargaisons, nous recommandons que les navires soient escortés de frégates de la Marine canadienne alors qu'ils naviguent en eaux canadiennes, afin d'éliminer toute interférence lors de ce long voyage.



Membership Meeting in Florence

Réunion des membres à Florence



President Michel Desjardins addressing members in Florence, Cape Breton, accompanied by Vice-President Mike Given, Executive Vice-President Jim Given and Vice-President Michel Galarneau.
Président Michel Desjardins s'adressant aux membres à Florence, Cap Breton, accompagné de Vice-président Mike Given, Vice-président exécutif Jim Given et Vice-président Michel Galarneau.

President Michel Desjardins, Vivian Zappitelli at membership meeting –à la réunion des membres



We thank members who attended the Winter Membership Meeting held in Florence with special thanks to John Ginter for all his assistance in organizing the meeting.

Unfortunately, the meeting scheduled in Isle aux Morts had to be cancelled because of extremely bad weather.

The Winter Membership Meetings in Newfoundland and Cape Breton are very special events in our agenda. They give rank and file members and members of the Executive Board the opportunity to share a few very special hours, reminisce about the good times we have shared and talk about the future of our industry.

These are moments we all enjoy and look forward to every winter.

Nous remercions les membres qui ont assisté à la Réunion d'hiver tenue à Florence au Cap Breton avec des remerciements particuliers à John Ginter pour son aide à l'organisation de la réunion.

Malheureusement, la réunion prévue à Isle aux Morts a été annulée en raison de la température extrêmement mauvaise.

Les Réunions d'hiver des membres à Terre-Neuve et au Cap Breton sont des événements spéciaux à notre horaire. Ils donnent aux membres réguliers et aux membres du Conseil d'administration l'occasion de partager quelques heures agréables, de rappeler de bons souvenirs et de parler de l'avenir de notre industrie.

Ce sont des moments que nous apprécions chaque hiver.



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

Algoma Central Corporation

As you have probably read on the web, or been informed via the pipeline, Algoma has entered into an agreement to acquire the Shipping side of Upper Lakes Group. The details of the agreement were announced in a press release from both sides just recently and certain portions of that statement appear in this edition of the Canadian Sailor. You can read the full text online at both companies' websites.

We have of course met with Algoma and can inform you at this time that the Company plans to respect both its Collective Agreements with the Seafarers' International Union of Canada and with the Canadian Automobile Workers.

Algoma Central to acquire Upper Lakes fleet

Algoma Central Corporation (Algoma) announced Friday that it has entered into a definitive agreement to acquire from Upper Lakes Group Inc. (ULG) its partnership interest in Seaway Marine Transport and related entities (collectively, SMT) along with the vessels and assets owned by ULG and its affiliates and used by SMT in its Great Lakes - St. Lawrence Waterway dry-bulk freight business.

Under the terms of the transaction, Algoma will acquire 11 vessels currently owned by ULG, consisting of four gearless and seven self-unloading bulk freighters. Algoma will also acquire ULG's interest in two gearless and two self-unloading bulk freighters that are now owned jointly by Algoma and ULG as well as ULG's interest in a self-unloader currently under construction in China, which is expected to arrive in Canada in July, 2011.

"We are extremely pleased to have been able to reach this historic agreement with our longstanding partner, ULG, and to welcome the shipboard personnel of the acquired vessels to the Algoma family," said Greg Wight, President and Chief Executive Officer of Algoma.

Negotiation Update

Several negotiations are underway at the present time across the Country and although some headway is being made it is proving a tough task for your negotiating teams. Coming out of an economic downturn, as we are, companies are looking to re-coop some of the losses they suffered and no one is really certain where inflation will go in the coming years. With this said SIU members saw the benefit of secure contracts during the recession with wage increases well above the Cost of Living index and we are hoping to keep this trend going. With new vessels on the horizon we also face the challenge

of blending the old with the new when it comes to fleets, and looking at new technology always means looking at how things are being done fleet wide. We have also been asked by the membership to take a look at the leave system and try to come up with a system that allows for a better quality of life while at the same time maintaining the present standard of wages and benefits such as paid travel. We are working vigorously on this in light of upcoming negotiations with Algoma and CSL on the lakes fleet. The members are concerned about maintaining the present level of social benefits and conditions and we shall build on what was hardly earned and fought for agreements over agreements.

We are also working closely with companies such as Great Lakes Feeder Lines to keep the Canadian Flag and Canadian crew onboard the Dutch Runner while she is trading Deep Sea. We have met with the company on numerous occasions and so far we have been successful to keep the Maple Leaf flying on the stern.

This has not been without some major hurdles as well when it comes to scheduled time off and benefits. We have made some changes to the contract to adapt the Deep Sea concept for the crew and so far so good. It was a very nice sight to see the Canadian crew in the Netherlands with the Flag of our Country on the stern!! As you will read in my article we see no reason why vessels have to change flag to trade deep sea when we have a membership willing to do what it takes to maintain Canadian content on Deep Sea vessels owned in Canada. We have proven with Great Lakes Feeder Lines that a Canadian Company can still turn a profit while staying Canadian Flag.

Government Contracts must stay Canadian

The SIU has submitted a paper to the government of Canada outlining our position on Military Cargo and Aid Cargo being shipped in Canadian Flag and SIU crewed vessels. Our Brothers in the United States benefit from a Military Sealift Program that assures all USA cargo is carried in a USA flag vessel. Our position paper is much the same. Why should we have our cargo carried in FOC vessels when we could have a ready fleet of vessels to carry Canadian cargo?

This is not rocket science here!! The Government should be looking at the current Canadian Fleet to see if it meets the needs of the Department of Defense when it comes to cargo for the military and foreign aid. After the earthquake in Haiti Canadian Aid cargo and supplies for our military on the ground there were shipped from Quebec City via a FOC vessel. Why? We can only assume cost as there were Canadian vessels available for this cargo. One of the problems is how the government awards these contracts.

In this case they contacted a broker who in turn looked for the cheapest way to ship it. If it is determined that the existing Canadian fleet does not meet the needs of DOD then Canadian shipowners should be given the opportunity to upgrade fleet status, with subsidies from the federal government, in order to meet the need.

At the time of writing this article our position paper is making the rounds in Ottawa. We want to thank St Catharines MP Rick Dykstra who first took our paper to the hill and supported our position. If you would like a copy of this paper to submit to you local MP please contact the Union Hall in Thorold and we will get one to you ASAP. Should we be successful this project would create hundreds of jobs at sea and on land through logistic carriers.



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif

Algoma Central Corporation

Vous avez sans doute appris par l'internet ou de confrères de travail, qu'Algoma a conclu une entente afin de faire l'acquisition des activités de transport maritime d'Upper Lakes Group. Les détails de l'entente ont été révélés dans un communiqué de presse émis récemment par les deux parties et des extraits du communiqué sont publiés dans cette édition du Marin Canadien. Vous pouvez consulter le texte intégral de la déclaration sur le site web des deux compagnies.

Bien entendu, nous avons rencontré des représentants d'Algoma et nous pouvons vous informer à ce moment que la Compagnie se propose d'honorer ses deux conventions collectives avec le Syndicat International des Marins Canadiens et avec les Travailleurs Canadiens de l'Automobile.

Algoma Central fera l'acquisition de la flotte d'Upper Lakes

Algoma Central Corporation (Algoma) a annoncé vendredi qu'elle a conclu un accord définitif d'acquiescer de Upper Lakes Group Inc. (ULG) son intérêt en partenariat dans Seaway Marine Transport et les entités connexes (collectivement, SMT) ainsi que les navires et actifs appartenant à ULG et ses filiales et utilisés par SMT dans ses activités de transport de fret en vrac sur les Grands Lacs et la Voie maritime du St-Laurent.

Aux termes de la transaction, Algoma fera l'acquisition des 11 navires appartenant à ULG, comprenant quatre vraquiers et sept auto-déchargeurs. Algoma obtiendra également l'intérêt d'ULG dans deux vraquiers et deux auto-déchargeurs qui appartiennent conjointement à Algoma et ULG ainsi que l'intérêt d'ULG dans un auto-déchargeur actuellement en construction en Chine et dont l'arrivée est attendue au Canada en juillet 2011.

« Nous sommes extrêmement heureux d'avoir pu conclure cet accord historique avec notre partenaire de longue date, ULG et d'accueillir le personnel à bord des navires acquis au sein de la famille d'Algoma, » a déclaré Greg Wight, Président et Chef de la direction d'Algoma.

Mise à jour des négociations

Plusieurs négociations sont en cours à l'heure actuelle à travers le pays et bien que quelques progrès aient été faits, la tâche est loin d'être facile pour vos équipes de négociation. À peine sorties d'un ralentissement de l'économie, les compagnies tentent de récupérer certaines pertes qu'elles ont encourues et personne ne sait vraiment quelle sera l'inflation dans les années à venir. Ceci étant dit, les membres du SIU ont constaté l'avantage de contrats garantis durant la récession avec des augmentations de salaire supérieures à l'index du coût de la vie et nous espérons continuer dans cette direction à l'avenir. Alors que de nouveaux navires pointent à l'horizon, nous devons considérer l'ensemble de la flotte avec l'ajout de nouvelles technologies.

Des membres nous ont demandé d'examiner le système de congé et de tenter de trouver un système qui permettrait une meilleure qualité de vie tout en maintenant en même temps le niveau actuel des salaires et des avan-

tages tels que les allocations de voyage. Nous travaillons vigoureusement sur ces questions à l'approche des négociations prochaines avec Algoma et CSL. Les membres désirent conserver le niveau actuel d'avantages sociaux et nous voulons obtenir des améliorations à partir des avantages obtenus dans les conventions antérieures.

Nous travaillons étroitement avec des compagnies telles que Great Lakes Feeder Lines afin de garder le navire sous drapeau canadien avec son équipage canadien alors que le navire transige à l'étranger. Nous avons rencontré la compagnie à de nombreuses reprises et jusqu'ici nous avons réussi à garder le drapeau canadien sur la poupe. Nous avons affronté quelques obstacles relativement aux congés et aux bénéfices et nous avons apporté quelques modifications à la convention afin de l'adapter au service en haute mer et jusqu'ici tout va bien.

Il était agréable de voir l'équipage canadien aux Pays-Bas avec le drapeau de notre pays sur la poupe. Vous lirez plus loin dans cet article que nous ne voyons aucune raison de remplacer le drapeau canadien quand l'équipage est prêt à faire le nécessaire pour maintenir l'enregistrement canadien sur des navires transigeant en haute mer et appartenant à des intérêts canadiens. Nous avons prouvé avec Great Lakes Feeder Lines qu'une compagnie canadienne peut faire des bénéfices en exploitant son navire en haute mer tout en gardant le drapeau canadien.

Les contrats du gouvernement doivent être octroyés à des Canadiens

Le SIU a soumis un document au gouvernement du Canada décrivant notre position relativement à la nécessité que les cargaisons de matériel militaire et les cargaisons d'aide aux pays sous-développés soient transportées à bord de navires canadiens avec équipage du SIU. Nos confrères des États-Unis profitent d'un programme qui assure que toutes les cargaisons expédiées aux frais des États-Unis sont transportées à bord de navires sous drapeau américain. Notre document va dans le même sens. Pourquoi laisser des navires sous drapeau de convenance transporter des cargaisons à nos frais alors que nous avons une flotte de navires prêts à effectuer le travail.

C'est très simple! Le gouvernement devrait en premier lieu passer en revue la flotte canadienne et déterminer si un navire canadien répond aux besoins du Département de la Défense pour le transport de matériel militaire ou d'aide à l'étranger. Après le tremblement de terre en Haïti, d'importantes cargaisons et approvisionnements pour nos militaires ont été chargés à Québec sur un navire FOC. Pourquoi?

Sans doute en raison des coûts car des navires canadiens étaient prêts à transporter cette cargaison. L'un des problèmes est la méthode observée par le gouvernement dans l'attribution de contrats. Dans ce cas-ci, des fonctionnaires ont contacté un courtier qui a recherché la façon la plus économique de transporter la cargaison. Si aucun navire de la flotte canadienne ne convient pas aux exigences du Département de la Défense, le gouvernement devrait verser des subventions afin de répondre aux besoins.

Présentement, le document que nous avons préparé est distribué à Ottawa. Nous voulons remercier le député Rick Dykstra de St-Catharines qui appuie notre position à ce sujet. Si vous désirez obtenir une copie de ce document pour le soumettre à votre député, veuillez communiquer avec la salle d'embauche de Thorold et nous nous empresserons de vous le transmettre. Réussir ce projet pourrait contribuer à créer des centaines d'emplois en mer et sur les quais.



From the Secretary-Treasurer

Le mot de la Secrétaire-Trésorière



Désirée GRALEWICZ

SEAFARERS' APPEAL AND REVIEW BOARD

ANNUAL REPORT

To The Seafarers' International Union of Canada

On December 1, 2009, I replaced Mr. Harvey W. Yarosky, Q.C., as arbitrator constituting the Seafarers' Appeal and Review Board under Article XXVII of the Constitution of the Seafarers' International Union of Canada (S.I.U.). This report covers the period from December 1, 2009 to December 30, 2010.

During the above period, one matter was submitted to me. In a letter to me dated January 23, 2010, a member referred to an injury he suffered in November 2001, during a storm, while he was employed aboard a vessel covered by a collective agreement between the SIU and the employer. He contends that the captain of the vessel should not have left port because of stormy weather conditions and he claims compensation from the employer contending that the amount he received from the Workplace Safety & Insurance Board (WSIB) in Ontario was insufficient. After an exchange of correspondence with the member I informed him in a letter dated April 1, 2010, that the matter and claim he submitted to me do not fall within the subject matters with respect to which I have the authority to act. I had no jurisdiction or competence in this matter because it is not within the scope of the terms of reference of the Seafarers' Appeal and Review Board and I noted, in passing, that the event occurred more than 8 years ago.

I informed the member that there is nothing that I, as arbitrator of the Seafarers' Appeal and Review Board, could do in this matter and was accordingly closing the file.

No other matters were submitted to me.

Montreal, Quebec, January 27, 2011

Yours truly,

Hon. Joseph R. Nuss, Q.C.
Arbitrator

COMMISSION D'APPEL ET DE RÉVISION DES MARINS CANADIENS

RAPPORT ANNUEL

Au Syndicat international des marins canadiens

Le 1^{er} décembre 2009, j'ai remplacé Me Harvey W. Jarosky, c.r. à titre d'arbitre constituant la Commission d'appel et de révision des marins canadiens établie par l'article XXVII de la Constitution du Syndicat international des marins canadiens (SIU). Ce rapport couvre la période du 1^{er} décembre 2009 au 31 décembre 2010.

Un cas m'a été soumis durant la période ci-haut mentionnée. Dans une lettre datée du 23 janvier 2010, un membre fait état d'une blessure qu'il a subie en novembre 2001, durant une tempête, pendant qu'il était un employé à bord d'un navire couvert par une convention collective entre l'employeur et le SIU. Il soutient que le capitaine du navire n'aurait pas dû quitter le port à cause du temps orageux. Il réclame une compensation de l'employeur alléguant que le montant qu'il a perçu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) en Ontario était insuffisant. Après un échange de correspondance avec le membre, je l'ai informé dans une lettre datée du 1^{er} avril 2010 que le cas et la réclamation qu'il m'a soumis ne sont pas inclus dans les matières sur lesquelles j'ai l'autorité d'agir. Je n'avais pas juridiction ou compétence dans cette affaire car elle n'est pas à l'intérieur des dispositions constituant le mandat de la Commission d'appel et de révision des marins canadiens.

J'ai informé le membre qu'il n'y avait rien que je pouvais faire, en l'occurrence, à titre d'arbitre de la Commission d'appel et de révision des marins canadiens et en conséquence je fermais le dossier.

Aucun autre cas ne m'a été soumis.

Montréal, Québec, le 27 janvier 2011.

Votre tout dévoué,

Hon. Joseph R. Nuss, c.r.
Arbitre

March 2011 Mars



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 Gralewicz

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
Tel (905) 227-5212
Fax (905) 227-0130

Vancouver Ryan Bergeron

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



Montreal, December 15, 2010

CREDENTIALS COMMITTEE REPORT - 2011 ELECTIONS

We, the undersigned members of the Credentials Committee, were duly elected by a majority vote of the membership at the regular quarterly Headquarters meeting held on December 6, 2010, in accordance with Article XVII, Section 2 of the Union's Constitution. Following the meeting of December 6, 2010, your Committee met at 3:00 p. m. with the Secretary-Treasurer (ex-officio member of the Committee) at Headquarters, at which time each member of the Committee was given a copy of the Union's Constitution so that they could study the relevant articles on elections as well as those that deal with the duties and responsibilities of the Credentials Committee.

Your Committee met daily from 9:00 a.m. to 5:00 p.m. with a quorum present at all times to receive any credentials until the close of nominations at 5:00 p.m. on December 15, 2010.

Following the close of nominations for officers, your Committee convened on December 15, 2010 at 5:00 p.m. and elected from amongst themselves a chairperson, Sister Linda Brunet, B-1653.

Your Committee received from the Secretary-Treasurer those nomination applications that had been submitted between December 1, 2010 and 5:00 p.m. on December 15, 2010. Your Committee then went over those nomination applications and checked the eligibility and qualifications for each candidate, as required by the Union's Constitution. After satisfying itself that each candidate met the requirements and that all documents were in order, your Committee qualified the following members:

Michel Desjardins, D-1,	for the office of President;
James Given, G-1014	for the office of Executive Vice-President;
Désirée Gralewicz, G-1045	for the office of Secretary-Treasurer
Michel Galarneau, G-896	for the office of Vice-President,

	St. Lawrence and East Coast;
Michael Given, G-1053	for the office of Vice-President,
	Great Lakes and West Coast;

Catina Sicoli, S-1326	for the office of Non-Marine Director.
-----------------------	--

Your Committee had a quorum present at all times and adjourned at 17:00 hrs.

Having completed the scrutiny of all nomination applications received from December 1, 2010 to December 15, 2010 at 5:00 pm, your Committee reports that the following is a complete list of all candidates who submitted their nomination applications to the Committee. The names of the candidates and the office for which they submitted nominated applications are listed in the order set out in Article XV, Section 3 of the Union's Constitution. After each candidate's name and book number, has been marked "qualified" or "disqualified", followed by the reason therefore.

PRESIDENT

Michel Desjardins, D-1	Qualified	Credentials in order
------------------------	-----------	----------------------

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

James Given, G-1014	Qualified	Credentials in order
---------------------	-----------	----------------------

SECRETARY-TREASURER

Désirée Gralewicz, G-1045	Qualified	Credentials in order
---------------------------	-----------	----------------------

VICE-PRESIDENT, ST. LAWRENCE AND EAST COAST

Michel Galarneau, G-896	Qualified	Credentials in order
-------------------------	-----------	----------------------

VICE-PRESIDENT, GREAT LAKES AND WEST COAST

Michael Given, G-1053	Qualified	Credentials in order
-----------------------	-----------	----------------------

NON-MARINE DIRECTOR

Catina Sicoli, S-1326	Qualified	Credentials in order
-----------------------	-----------	----------------------

As per Article XVIII, Section 1, sub-section 1.4, "Where there is only one eligible candidate nominated for an office, he is declared elected by acclamation and his name shall not appear on the ballot." Accordingly, your Committee declares the following candidates elected by acclamation and their names shall not appear on the ballot.

Michel Desjardins, D-1	By acclamation
James Given, G-1014	By acclamation
Désirée Gralewicz, G-1045	By acclamation
Michel Galarneau, G-896	By acclamation
Michael Given, G-1053	By acclamation
Catina Sicoli, S-1326	By acclamation

Your Committee having completed its task, asks to be discharged from its duties.

Fraternally submitted,

Signed December 15-17, 2010

Linda Brunet, B-1653
Chairperson
Présidente du Comité

Susan Brunet, B-2083

Bobby Dela Raga, D-1262

David Parent, P-1013

Alfred Eshun, E-234

Désirée Gralewicz, G-1045
Ex-Officio – Secretary-Treasurer
Secrétaire-Trésorière

Montréal, le 15 décembre 2010

RAPPORT DU COMITÉ DES CERTIFICATS - ÉLECTIONS DE 2011

Nous, les membres soussignés du Comité des certificats, fûmes dûment élus par vote majoritaire lors de l'assemblée régulière trimestrielle des membres tenue aux Quartiers Généraux le 6 décembre 2010, en conformité avec l'Article XVII, Section 2 de la Constitution du Syndicat.

Suite à l'assemblée du 6 décembre 2010, votre Comité a rencontré la Secrétaire-trésorière (membre d'office du Comité) à 15h00 aux Quartiers Généraux et chaque membre du Comité a reçu une copie de la Constitution afin qu'il puisse étudier les articles pertinents se rapportant aux élections de même que ceux se rapportant aux devoirs et responsabilités du Comité des certificats.

Votre comité s'est réuni à chaque jour de 9h00 à 17h00 et un quorum était présent en tout moment afin de recevoir les mises en candidature jusqu'à la fin de la période prévue, soit 17h00 le 15 décembre 2010.

À la fin de la période prévue pour les mises en candidature des officiers, votre Comité s'est réuni le 15 décembre 2010 à 17h00 et a élu parmi eux comme présidente, Consœur Linda Brunet, B-1653.

Votre Comité a reçu de la Secrétaire-trésorière les mises en candidature reçues entre le 1er décembre 2010 et le 15 décembre 2010 à 17h00. Votre Comité a ensuite révisé les mises en candidature et vérifié l'éligibilité et les qualifications de chaque candidat, tel que requis par la Constitution du Syndicat.

Après s'être assuré que chaque candidat satisfaisait aux exigences et que tous les documents étaient en ordre, votre Comité a qualifié les membres suivants:

Michel Desjardins, D-1	pour le poste de Président;
James Given, G-1014	pour le poste de Vice-président Exécutif;
Désirée Gralewicz, G-1045	pour le poste de Secrétaire-trésorière;
Michel Galarneau, G-896	pour le poste de Vice-président St-Laurent et Côte Est;
Michael Given, G-1053	pour le poste de Vice-président Grands Lacs et Côte Ouest;
Catina Sicoli, S-1326	pour le poste de directrice de la catégorie Non-Maritime.

Votre Comité avait un quorum présent en tout temps et s'est ajourné à 17h00.

Ayant terminé l'étude de toutes les mises en candidature reçues entre le 1er décembre 2010 et le 15 décembre 2010 à 17h00, votre Comité rapporte que ce qui suit est une liste complète de tous les candidats qui soumièrent leurs mises en candidature au Comité. Les noms des candidats ainsi que le poste pour lequel ils soumièrent leurs mises en candidature sont inscrits dans l'ordre prévu à l'Article XV, section 3 de la Constitution du Syndicat. Après le nom de chaque candidat et son numéro de membre est inscrite la mention «qualifié» ou «disqualifié», suivi de la raison à cet égard.

PRÉSIDENT

Michel Desjardins, D-1	Qualifié	Certificats en ordre
------------------------	----------	----------------------

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF

James Given, G-1014	Qualifié	Certificats en ordre
---------------------	----------	----------------------

SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE

Désirée Gralewicz, G-1045	Qualifiée	Certificats en ordre
---------------------------	-----------	----------------------

VICE-PRÉSIDENT ST. LAURENT ET CÔTE EST

Michel Galarneau, G-896	Qualifié	Certificats en ordre
-------------------------	----------	----------------------

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET CÔTE OUEST

Michael Given, G-1053	Qualifié	Certificats en ordre
-----------------------	----------	----------------------

DIRECTRICE NON-MARITIME

Catina Sicoli, S-1326	Qualifiée	Certificats en ordre
-----------------------	-----------	----------------------

En accord avec l'Article XVIII, Paragraphe 1, sous-paragraphe 1.4, «Dans le cas où il y aurait un seul candidat éligible pour un poste d'officier, il sera élu par acclamation et son nom n'apparaîtra pas sur les bulletins de vote.» Par conséquent, votre Comité déclare que les candidats suivants sont élus par acclamation et leurs noms n'apparaîtront pas sur les bulletins de vote.

Michel Desjardins, D-1	Élu par acclamation
James Given, G-1014	Élu par acclamation
Désirée Gralewicz, G-1045	Élue par acclamation
Michel Galarneau, G-896	Élu par acclamation
Michael Given, G-1053	Élu par acclamation
Catina Sicoli, S-1326	Élue par acclamation

Votre Comité, ayant accompli sa tâche, demande d'être relevé de ses fonctions.

Fraternellement soumis,

Signé ces 15-17 décembre 2010



From the Director Non-Marine

De la Directrice Non-maritime



Catina SICOLI

World Labour Movement must rally to defeat dictatorship and draconian measures enacted by Republican Governor Walker of Wisconsin

(As reported on CNBC website)

Wisconsin, the home of Super Bowl champ Green Bay Packers now has protesters at the capitol for the eleventh day. The battle heats up over Gov. Scott Walker's plan to fix the state budget and end most of the union bargaining rights held by public workers for decades.

Here's a look at the proposal and impact on public workers:

- Dissolve unions' rights to bargain over anything except salary
- Require local governments to create an employee grievance system within months
- State employee contributions of 5.8% of their pay to pensions; Pick up at least 12.6% of healthcare premium costs
- Give state Department of Health Service sweeping powers to change Wisconsin Medicaid health programs for the poor such as BadgerCare Plus to address sharply rising costs for those programs

Wisconsin's proposal has — no doubt — raised concern from union leaders throughout the nation. Today, the AFL-CIO's Richard Trumka told CNBC's Maria Bartiromo that "the Governor in Wisconsin said this was about a budget fight. This is about busting unions. This is about the workers in Wisconsin standing up to the right to collective bargaining for middle-class life."

Trumka also said this is about "governors paying back their rich donors." When asked whether unions are willing to shoulder the financial burden states are facing, Trumka said unions "would like for some others to share the burden as well." That it "shouldn't be just middle class workers. Wall Street should kick in as well."

As the nation braces for resolution, warnings over layoffs near in Wisconsin. On Tuesday, Walker warned the government would start sending layoff notices to state employees by early next week if the budget bill does not pass.

States Must Work with Unions - "Maryland's Governor"

In order to help balance Wisconsin's budget, the state's Republican governor has proposed eliminating collective bargaining rights for most public employees, but Maryland Governor Martin O'Malley, a Democrat, told CNBC he does not agree with the approach.

"We're having to ask everybody to sacrifice, but we're not doing it by vilifying public employees," O'Malley said. "We're doing it by bringing people together around the truth and the math and the imperative of moving forward out of these difficult times."

O'Malley said Wisconsin's governor, Scott Walker, and others who are targeting unions are using the economic crisis as an excuse to "sharpen their ideological ax and go after collective bargaining rights."

Le mouvement ouvrier mondial doit s'unir pour faire échouer les mesures draconiennes et dictatoriales décrétées par le Gouverneur républicain Walker du Wisconsin

(Du site Web de CNBC)

Des protestataires occupent pour une onzième journée le Capitole du Wisconsin, état où règnent les Packers de Green Bay, champions du Super Bowl. L'atmosphère est surchauffée par le programme du Gouverneur Walker de régler le budget et de mettre un terme aux droits de négociation détenus par les employés publics depuis des décennies. Voici la proposition et son impact sur les employés publics :

- Retirer les droits des syndicats de négocier toute disposition autre que les salaires
- Exiger que les gouvernements locaux créent un système de grief des employés dans les prochains mois
- Exiger que les employés de l'état contribuent 5,8% de leur salaire au régime de retraite et prennent la responsabilité d'au moins 12,6% du coût des primes pour soins de santé
- Donner au département des services de santé des pouvoirs radicaux afin de changer les programmes de santé Medicaid du Wisconsin pour les personnes défavorisées, tel que le programme BadgerCare Plus afin de s'attaquer aux coûts grandissants de ces programmes.

La proposition du Wisconsin a, sans doute, soulevé des inquiétudes parmi les leaders syndicaux dans tout le pays.

Richard Trumka du AFL-CIO a dit à Maria Bartiromo de CNBC que « le gouverneur du Wisconsin dit qu'il s'agit d'une lutte de budget. C'est plutôt une question de briser les syndicats. Il s'agit d'ouvriers du Wisconsin qui se tiennent debout pour préserver le droit à la négociation collective pour la classe moyenne. » Trumka a ajouté que c'est au sujet des « gouverneurs qui remboursent leurs riches donateurs. »

À la question si les syndicats acceptent de prendre la responsabilité du fardeau financier auquel les états font face, Trumka a répondu que les syndicats « voudraient que d'autres personnes partagent le fardeau. » « Ce ne devrait pas être seulement les ouvriers de la classe moyenne. Wall Street devrait faire sa part. »

Alors que la nation attend une résolution, des avertissements de mises à pied sont émis au Wisconsin. Mardi, Walker a donné un avertissement que le gouvernement commencerait à transmettre des avis de mises à pied aux employés de l'état la semaine prochaine si le projet de loi budgétaire n'est pas adopté.

Les états doivent collaborer avec les syndicats - le « gouverneur du Maryland »

Afin d'aider à équilibrer le budget du Wisconsin, le gouverneur Républicain de l'état a proposé d'éliminer les droits à la négociation collective pour la plupart des employés publics, mais le Gouverneur Martin O' Malley, un Démocrate du Maryland, a dit à CNBC ne pas être d'accord avec cette méthode.

« Nous devons demander à tous de faire des sacrifices, mais nous ne le faisons pas en diffamant les employés publics » dit O'Malley. « Nous le faisons en disant la vérité aux gens et en leur faisant connaître la situation financière et la nécessité de sortir de cet impasse financier. »

O' Malley a ajouté que le gouverneur Walker du Wisconsin et d'autres qui ciblent les syndicats utilisent la crise économique comme excuse « alors qu'ils aiguisent leur hache idéologique et visent les droits à la négociation collective. »



News

Actualité

Seafarers' Training Institute
Hands-on training

Institut de Formation des Marins
Enseignement pratique

Able Seaman Course / Cours de matelot qualifié



Basic Seamanship Course / Cours de base de matelotage



Tunnelman Course / Cours de préposé au tunnel



Chief Cook Advanced Course / Cours avancé de chef cuisinier





Seafarers' Training Institute / Institut de formation des marins

Able Seaman Course Graduates

Diplômés du Cours de Matelot Qualifié

The Seafarers' Training Institute and the participating companies organized in the month of February, another successful training program. SIU members took part in the following courses: Basic Seamanship Course, Able Seaman Course, Mechanical Assistant Course, Tunnelman Course, Advanced Chief Cook Course.

Once again, the courses were presented by professional instructors and in the case of Advanced Chief Cook courses, the instructors were assisted by experienced SIU Chief Cooks. Members we met at the conclusion of the training programs expressed their satisfaction with the quality of the courses offered and the professionalism demonstrated by the instructors.

We congratulate the graduates and wish them an excellent shipping season and a great career at sea.



(Back/arrière)
Antonio Valentini,
Maxime Trottier,
Robbie Mamo,
Agustin Oriel,
Patrick Hogan,
Leslie King,
Chris Herritt.

(Front/avant)
Greg Harvey,
Dave Letourneau,
Michel St-Germain,
Andriy Khokhlov,
Josh Sanders,
Chris MacCabe,
Thomas Foster.

L'Institut de Formation des Marins et les compagnies participantes ont offert en février, un autre programme réussi de formation. Des membres du SIU ont participé aux cours de formation : Cours de base de matelotage, Cours de matelot qualifié, Cours de mécanicien adjoint, Cours de préposé au tunnel, Cours avancé de chef cuisinier.

De nouveau, les cours étaient présentés par des instructeurs professionnels et lors des cours avancés de Chef cuisinier, ils étaient assistés de membres expérimentés du SIU.

Les membres que nous avons rencontrés au terme des programmes de formation ont exprimé leur satisfaction des cours offerts et le professionnalisme des instructeurs.

Nous félicitons les diplômés et leur souhaitons de connaître une excellente saison et une fructueuse carrière en mer.

Basic Seamanship Course

Cours de base de matelotage



(Back/arrière)
Nelson Gao-Ay,
Saleh Hassan,
Patrick Martel,
Jerome Omblero,
Craig Croucher,
Corey Herritt,
Alexandre Rioux.

(Front/avant)
Ben Stewart-Rankin,
Ross Stewart-Rankin,
Mathieu Quesnel,
Jason Bentum,
Fabian Lefresne,
David Mackenzie



Seafarers' Training Institute / Institut de formation des marins

Mechanical Assistant Course

Cours de mécanicien adjoint



Back/arrière: Bryce Swan, Emmanuel Okon, William Brown
Front/avant: Robert Aquino, Monique Hansen, Marshall Dominix



Back/arrière : Ivan Bryan Jr., Christian Roy, Nicolas Hubert
Front/avant: Seward Herritt, Edgar Ragadio, Alexis Lopez

Tunnelman Course Graduates

Diplômés du cours de préposé au tunnel



(Back/arrière)
Terry Sharron, Bill Cross, John Coley,
Tyler Munden, Colin Neil,
Brad Cleveland, Pius Scott

(Front/avant)
Omar Asseff, Rob Sowery, Henry Baggs,
Reginald Dale Keeping, Jason Hart, Ed
Fitzgerald, Wilson Edmunds

Advanced Cook's Course Graduates

Diplômés du cours avancé de cuisinier



(Back/arrière)
Ronaldo Marquez, Connie Anderson,
Jean Joly, Cedric Mohammed,
Fred Gagne, Gerson Compuesto

(Front/avant)
Wanda Pye, Wendell Dougan,
Florence Pardy, Crystal Kozowy,
Leonore Doucette, Susan Brunet



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Michel GALARNEAU

Positive outlook for jobs

For the period between December 1st and February 15th, while most vessels were laid up for the winter months, more than 60 jobs were dispatched through the Quebec City Hiring Hall. It is important to note that of the 60 jobs offered, eleven went to new members. This level of activity at this time of the year indicates our industry is changing rapidly and there is a pressing need for more training.

Regional Negotiations

Negotiations with Desgagnés Pétro Marine and Cargo will resume in mid-March. Let's recall that in 2009, after several months of unsatisfactory negotiations in an unfavourable economic context, members voted in favour of a strategic extension of these two agreements. During the upcoming negotiations, members' representatives will take an active part in negotiations. Considering the uncertainty prevailing in the dredging industry for the coming years, following the prospective development of the shipping industry in the Canadian Arctic as well as the upcoming long term dredging project for the Traverse Nord near Quebec City, a general meeting will be held in

mid-March with employees of Dragage St-Maurice, including sailors, cooks, captains and operators. We will take this opportunity to prepare our proposals for the forthcoming negotiations and work out a favourable and creative project.

Again with Groupe Océan, barges and equipment division, members are already preparing for the negotiation of their second collective agreement. At Arcelor Mittal in Port Cartier (formerly Quebec Cartier Mining), our members are showing their concerns with the forthcoming negotiation. A general meeting will be held in mid-March to discuss proposals to be submitted at the negotiation table.

We want to reassure members working for COGEMA and other bargaining units where negotiations are to be held this year, that everything necessary will be done to meet their legitimate requests for improvement in their collective agreement.

Elections

Dear brothers and sisters, allow me to express my gratitude for your support during the recent election period. I am convinced that under the leadership of our new President Michel Desjardins, you will be extremely pleased with the climate of innovation, interaction with our members and transparency that Michel wants to bring to our great organization.

Let us work to innovate with solidarity.
Work safely.

(See The Canadian Arctic page 23)



Mike GIVEN

Thorold

With spring fit-out soon approaching we need to turn our attention to getting ready for the upcoming season. The seaway will be opening on March 22nd so engine room crews will soon receive their call to return to work with deck crews returning shortly after that. All indications are that 2011 will be another strong year for SIU members.

While travelling to the east coast for our annual winter meetings we were reminded about the one predictable thing for this region, the weather. Of course what I mean is the weather is predictably unpredictable. Unfortunately due to weather we were forced to cancel the meeting in Isle aux Morts. Luckily the weather held off in Nova Scotia and we were able to hold the meeting in Cape Breton. It was nice to see some new members in attendance as well as some old friends we hadn't seen in a while. Thanks to John Ginter for all his help with organizing the meeting.

Seafarers' Training Institute

Niagara College hosted the Chief Cooks program again this year. In order to meet the changing needs of SIU members the program is continually evolving. This year Niagara College added new instructors as well as using the experience of SIU Chief Cooks to enhance the learning experience. Rod Sneyd, a former member, returned to do practical instruction and was joined by Jacinda Martin for nutrition and wellness as well as Francine Spagnola for food safety. We would also like to note that SIU member Paula Morley led the instruction on menu planning and budgeting.

Courses for Tunnelmen and Able Bodied Seaman were held at Georgian College in Owen Sound. The Tunnelmen, who were once again instructed by Brian Pyke, received training which focused on safe working practices. In addition to the safety training, the tunnelmen also received training in other aspects of the job such as welding. The ABs received instruction from Walter Davis and had the use of the state of the art navigation simulator at Georgian College.

A new course in basic seamanship was also offered this year at Georgian College. The purpose of this course is to provide the knowledge needed for deck ratings to work both safely and effectively. Trainees will be instructed on the safe operation of deck equipment with ACM's Algomarine, which is currently laid up in Owen Sound, being used as the model. SIU members will also receive training in cable and rope splicing which has become a lost art.

A thank you goes out to all those who gave up some of their time off to participate in this year's training programs. If you would like to participate in any upcoming courses make sure you fill out a request for training form and return it to one of the Union offices.

Negotiations in central Ontario

It has been a busy winter for negotiations. We have exchanged proposals with Owen Sound Transportation for the members employed on the Chi-Cheemaun as well as the dockworkers at Tobermory and South Bay. There is still a lot of work to do as the Union and the Company are far apart on our opening positions. Negotiations should start soon with OSTC's other operation at Pelee Island. Members employed on the Jimaan, Pelee Islander and the Dockworkers at Leamington and Pelee Island have submitted their proposals and negotiations will start soon.

(Continues on page 23)



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents

Question d'emplois: début d'année prometteur

Malgré l'hiver, depuis le 1er décembre dernier et ce 15 février, plus de 60 emplois ont été offerts via notre bureau de Québec. Durant cette même période, 11 nouveaux marins ont eu l'opportunité d'occuper avec le SIU un emploi. Cette situation indique bien que notre industrie est en pleine mutation relativement aux besoins de formation.

Négociations régionales

Les négociations avec Desgagnés Marine Pétro et Cargo, reprendront à mi mars. Rappelons qu'en 2009, suite à plusieurs mois de négociations non satisfaisantes dans un contexte économique défavorable, les membres ont voté favorablement sur l'extension stratégique de ces deux conventions. Lors des prochaines négociations, des représentants des employés seront mis à contribution.

Avec nos membres matelots, cuisiniers, capitaines, et opérateurs de Dragage Saint-Maurice, conséquemment à l'incertitude reliée à l'avenir de l'industrie du dragage dans les prochaines années, suite au développement prévu de la navigation dans l'Arctique canadien (voir bulle d'info Arctique canadien) ainsi qu'au prochain contrat à long terme devant être consenti pour le dragage de la Traverse Nord près de Québec, nous avons convenu de tenir une assemblée générale vers la mi-mars en vue d'évaluer les enjeux de prochaine négociation et d'élaborer un projet favorable et créatif.

Encore avec le Groupe Océan, division barges et équipements, nos membres s'impliquent déjà en vue de la négociation de leur deuxième convention collective.

Chez Arcelor Mittal de Port Cartier (ex-Québec Cartier Mining) nos membres démontrent beaucoup de préoccupations envers la prochaine négociation. Une assemblée générale sera tenue à la mi-mars pour discuter du projet à mettre sur la table de négociation.

Nous tenons finalement à rassurer nos membres de COGEMA, et des autres unités pour lesquelles des négociations devront se tenir dans la prochaine année, que le nécessaire sera fait pour rencontrer leurs demandes légitimes d'amélioration de leur convention collective.

Élections

Chers consœurs, et confrères, je me dois d'exprimer ici toute mon appréciation pour votre support durant la récente période d'élection. Je suis convaincu que sous la direction de notre nouveau Président Michel Desjardins, vous serez extrêmement satisfaits de l'approche de nouveauté, d'interaction avec nos membres et de transparence que Michel veut insuffler à notre belle organisation.

Créons collectivement une nouvelle manière de faire syndicalement. Travaillez prudemment.

(Voir l'Arctique Canadien page 23)

Thorold

La reprise des activités maritimes approche à grands pas et nous nous assurons que tout sera prêt. La voie maritime sera ouverte le 22 mars et les équipages de la salle des machines seront avisés sous peu de reprendre leur travail, suivis peu après par les équipages du pont. Tout laisse prévoir que les membres du SIU connaîtront une autre excellente saison.

Notre récent voyage afin d'assister aux réunions d'hiver des membres nous a permis de constater que la température est un élément imprévisible dans cette région. En raison de la mauvaise température, nous avons été obligés d'annuler la réunion prévue à Ile aux Morts. Toutefois, la température a été plus favorable et nous avons pu tenir la réunion du Cap Breton. Il fut agréable de constater la présence de nouveaux membres et de renouer connaissance avec de bons amis. Tous nos remerciements à John Ginter pour son assistance dans l'organisation de cette réunion.

Institut de formation des marins

Niagara College a de nouveau offert les cours de formation pour cuisiniers en chef cette année. Afin de répondre aux besoins des membres du SIU, le programme évolue d'année en année. Niagara College a fait appel à de nouveaux instructeurs en plus de recourir à l'expérience de cuisiniers en chef du SIU afin de rehausser le programme. Rod Sneyd, un ancien membre, a de nouveau offert des enseignements pratiques et il était accompagné de Jacinda Martin pour des cours sur la saine nutrition et la santé et de Francine Spagnola pour la sécurité alimentaire. Nous soulignons également que Paula Morley, membre du SIU a offert des cours sur la planification de menus et l'élaboration de budgets.

Des cours pour préposés au tunnel et marins qualifiés ont été présentés au Georgian College à Owen Sound. Les préposés au tunnel, de nouveau avec l'instructeur Brian Pyke, ont suivi les cours de formation portant essentiellement sur les méthodes sécuritaires de travail en plus de couvrir d'autres aspects de leur travail,

notamment sur le soudage. Les marins qualifiés ont obtenu des cours de Walter Davis et ont pu utiliser le simulateur de fine pointe du Georgian College.

Georgian College a également offert cette année un cours de base en matelotage pour procurer aux employés du pont des enseignements afin d'effectuer leur tâches avec efficacité et en toute sécurité. Les stagiaires ont appris l'utilisation sécuritaire de l'équipement du pont à bord du Algomarine d'ACM, présentement dégréé à Owen Sound. Les membres de SIU ont également obtenu des cours d'épissure de câbles et de cordage, un art en voie de disparition.

Nous remercions tous nos confrères et consœurs pour avoir consacré quelques jours de congé afin de participer aux cours de formation. Si vous désirez participer à d'autres cours dans l'avenir, veuillez compléter un formulaire de demande et le remettre à l'une des salles d'embauche du Syndicat.

Négociations au centre de l'Ontario

Nous avons eu de nombreuses négociations de conventions durant l'hiver. Nous avons échangé des propositions avec Owen Sound Transportation Company (OSTC) pour les membres à l'œuvre sur le ChiCheemaun et les travailleurs sur les quais à Tobermory et à South Bay. Il reste beaucoup de travail à faire parce que les positions préliminaires du Syndicat et de la Compagnie sont très éloignées. Les négociations devraient commencer bientôt pour l'autre service d'OSTC à Pelee Island. Les membres employés sur les Jiimaan et Pelee Islander ainsi que les travailleurs sur les quais à Leamington et Pelee Island ont déposé leurs propositions et les négociations débiteront bientôt.

Les négociations avec Fettes et Great Lakes International Towing and Salvage, opérateurs des Sea Eagle II et Petite Forte n'ont pas encore débutées. Lorsque toutes les propositions des membres auront été reçues, des dates seront déterminées pour rencontrer la Compagnie.

(Suite page 23)



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Patrice CARON

Forecasts of a great start for the 2011 season

The start of the 2011 shipping season is expected to be excellent in the port of Montreal. Several companies decided to lay up their ships in our port. The Algosteel, Atlantic Erie, Salarium, Birchglen, Spruceglen, Cedarglen, Richelieu, Camilla Desgagnés and McClary Spirit are still in Montreal while the Algoma Spirit left in mid-February.

Negotiations

Coastal Shipping Ltd:

- Arbitration meeting was held on January 25th to settle a difference of opinion on the employers' latest offers to the officers.
- The deadlock that lasted for the past several months was cleared up.
- A vote on the Company's offer was held February 24th and 25th leading to the ratification of the five-year agreement.

Oceanex Sanderling:

- Returning soon to Canada following a six-week stay in a Gibraltar dry dock.
- We expect negotiations to start soon for the renewal of the collective agreement for all SIU members on the Sanderling.

Umialarik Transport:

A first negotiation meeting should be held shortly, but as usual, we will contact members to receive their proposals on clauses they want to be discussed in negotiations.

Entitlement to seniority pay

The Seafarers' International Union of Canada has always been recognized as a leader and an active participant in meetings held to amend or establish new laws and/or regulations relating to the maritime industry. Once again, following a problem raised by SIU members relating to the entitlement to seniority pay as defined by the Workplace Health and Safety and Compensation Commission (WHSCC) of Newfoundland, we have filed a request to be heard by the WHSCC. At present, WHSCC laws and regulations prevent workers to receive seniority benefits they have earned while they are receiving workers' compensation benefits. The regulations apply only to persons working in Newfoundland. We firmly believe Newfoundland workers should receive the benefits they have earned and are entitled to receive in accordance with their collective agreement. The WHSCC recently informed us we will be required to attend hearings of the Government of Newfoundland to have the regulations amended. We have asked the Newfoundland Labour Federation and the Canadian Merchant Service Guild to support our demand.

We remind all members to ensure their Medical Certificate and their passport are valid for the 2011 season. Please renew these important documents on time to ensure they will not expire while you are at sea.

(See ITF Report page 22)



Ryan BERGERON

Marine Petrobulk Joins SIU

The bargemen at Marine Petrobulk have chosen to join the SIU by way of signing organizing cards this past month. They came to us and said they were looking for better representation. They needed a stronger more pro-active Union with long term stability and a Union that would stand up for their contract and the rights they have negotiated.

Each and every Union member has the right to proper representation for the dues they pay. It is nice to see that the SIU has a great reputation for looking out for and communicating regularly with their members and that other unionized workers are willing to stand up and make a change to join us.

A proper Union needs structure, funds and confidence to best represent their members in front of the company. Whether it is contract interpretations, grievances or just daily communications, a member should have assurance that his or her Union will have their best interests in mind, not feel handcuffed by the method in which their company deals with issues. The contract at Marine Petrobulk has expired and the employees are looking to begin negotiations with many new ideas and proposals as to what they would like the collective agreement to contain.

We are pleased to welcome the bargemen of Marine Petrobulk and look forward to many years of great service in working towards their rights and future collective agreements.

Northern Transportation Company Limited

We have set tentative dates for talks to begin in March with NTCL. There have been many changes to the internal structure of NTCL and we are currently battling with the new management regarding interpretation of past practices and contract language. NTCL has sent out correspondence to each member regarding the updating of certain contract wording and procedures. We are currently reviewing these new developments and rest assured when meetings commence we will be bringing our members concerns to the table. Our members have been comfortable with how things worked in the past and we are keeping your best interests in mind when dealing with the company. Many of you have voiced your opinions on these changes and we are going to fight for your rights as Union members.

At print time the SIU was about to attend a Pension meeting at the Northern offices in Edmonton regarding some major discrepancies in the NTCL Pension plan. We will be passing along all information from the meeting to our membership so each individual is made aware of NTCL's intentions on how to correct the issues. If anyone has questions or concerns please contact us immediately in the Vancouver office.

(Continues on page 22)



From Port Agents

Les mots des Agents de port

Prévisions d'un excellent début de saison 2011

Le port de Montréal connaîtra un excellent début de saison 2011. En effet, à la fin de 2010, plusieurs compagnies maritimes ont choisi de dégrèer leurs navires. Sont présentement à quai l'Algosteel, l'Atlantic Erie, le Salarium, le Birchglen, le Spruceglen, le Cedarglen, le Richelieu, le Camilla Desgagnés et le McClary Spirit. Quant à l'Algoma Spirit, il a déjà quitté le Port de Montréal à la mi-février.

Négociations

Coastal Shipping Ltd :

- Séance de médiation le 25 janvier dernier portant sur un différent des dernières offres patronales pour les officiers
- L'impasse qui subsistait depuis plusieurs mois a été dénouée
- Un vote sur l'offre de la compagnie fut tenu les 24 et 25 février et s'est soldé par la ratification de l'entente pour une période de 5 ans.

Oceanex Sanderling :

Retour sous peu au Canada suite à un séjour en cale sèche de 6 semaines à Gibraltar.

Nous prévoyons entamer sous peu, les négociations pour le renouvellement de la convention collective, pour tous les membres du SIU à bord du Sanderling.

Transport Umialarik :

Une première rencontre de négociation devrait avoir lieu sous peu mais comme d'habitude, au préalable, nous communiquerons avec nos membres afin d'identifier les clauses à discuter en négociations.

Païement des primes d'ancienneté

Le Syndicat International des Marins Canadiens est, depuis toujours, un leader, avec sa contribution aux rencontres visant à amender ou établir de nouvelles lois et/ou règlements maritimes. Une fois de plus, suite à un problème soulevé par nos membres concernant le juste paiement de la prime d'ancienneté, une demande officielle a été déposée pour être entendus par la WHSCC (Workplace Health and Safety & Compensation Commission) de Terre Neuve. En vertu des lois et règlements de la WHSCC de Terre-Neuve, nos membres n'ont pas droit de recevoir leur prime d'ancienneté en même temps qu'ils reçoivent des prestations de compensation. Seules les personnes travaillant dans cette province n'y ont pas droit. Nous sommes d'avis que ce règlement doit être amendé pour que nos membres travaillant à Terre-Neuve puissent recevoir leur primes de ancienneté tel que stipulé dans leur convention collective. La WHSCC nous a récemment avisé qu'il faudra se rendre aux auditions du Gouvernement de Terre-Neuve pour obtenir les modifications nécessaires. Nous avons sollicité l'appui de la Fédération des Travailleurs de Terre Neuve et de la Guilde de la Marine Marchande du Canada.

Un rappel à tous les membres du SIU : assurez-vous que votre certificat médical ainsi que votre passeport, seront bien valides pour la saison 2011. Renouvelez vos documents à temps afin d'éviter qu'ils n'expiront en cours de voyage.

(Voir Rapport ITF page 22)

Les marins de Petrobulk se joignent au SIU

Les marins des barges de Petrobulk Marine ont choisi de se joindre au SIU et ont signé leurs cartes d'adhésion le mois dernier. Ils nous ont dit qu'ils recherchaient une meilleure représentation. Ils désiraient un syndicat plus proactif offrant une stabilité bien établie et qui lutterait pour leur convention et les droits qu'ils ont négociés.

Les cotisations que le travailleur syndiqué paie lui donnent droit à une représentation adéquate. Il est important de souligner que le SIU a l'excellente réputation de communiquer régulièrement avec ses membres et que d'autres ouvriers syndiqués sont prêts à faire des démarches pour se joindre à nous.

Un bon syndicat a besoin de structures et de ressources afin de bien représenter ses membres devant la compagnie. Qu'il s'agisse de l'interprétation de la convention collective, de griefs ou de communications régulières, un membre devrait avoir l'assurance que son syndicat veille sur ses intérêts et qu'il ne se sente pas menotté par les méthodes utilisées par la compagnie pour traiter des litiges.

Le contrat avec Petrobulk Marine est échu et les employés désirent entreprendre les négociations avec de nouvelles idées et propositions qu'ils voudraient obtenir dans leur nouvelle convention collective.

Nous sommes heureux d'accueillir les employés de Petrobulk Marine et anticipons les servir durant de nombreuses années afin de protéger leurs droits et négocier leurs conventions collectives.

Northern Transportation Company Limited

Nous avons déterminé les dates au mois de mars pour le début des négociations avec NTCL. De nombreux changements ont été apportés à la direction de NTCL et nous discutons présentement avec les nouveaux membres de la direction afin de déterminer l'interprétation des pratiques passées et de certaines clauses de la convention. NTCL a transmis à tous les membres des mises à jour sur certaines dispositions et procédures comprises dans la convention. Nous révisons présentement ces nouveaux éléments et nous nous proposons d'apporter les préoccupations des membres à la table de négociation. Nos membres étaient satisfaits des procédures en vigueur dans le passé et nous gardons toujours vos intérêts dans toute discussion avec la compagnie. Plusieurs membres ont exprimé leurs opinions sur ces changements et nous veillerons à protéger leurs droits à titre de membres du Syndicat.

Au moment où vous lirez ces lignes, nous assisterons à une réunion aux bureaux de Norterra à Edmonton relativement à des divergences importantes sur le Régime de retraite de NTCL. Nous transmettrons aux membres tous les renseignements obtenus sur les intentions de NTCL afin de corriger la situation. Nous invitons les membres qui désirent de plus amples renseignements de communiquer avec nous à la salle de Vancouver.

Les membres devraient avoir reçu leur confirmation pour retourner chez NTCL pour la saison prochaine; avisez-nous si vous ne l'avez pas reçu. Nous demandons également à tous les membres d'assurer que leurs cotisations syndicales sont à jour. Nous avons constaté que dans certains cas, l'importante déduction de fin de saison n'a pas été reçue. Veuillez communiquer avec nous à Vancouver et nous vous fournirons tous les renseignements.

(Voir Seaspan page 22)



Around the Ports

Autour des Ports



Daniel Côté, Normand Sauvé, Marc Bouchard



Hassan Hussein, Guy Tremblay, Meynardo Maramot



Shane Whalen, Trent Noel, Nicholas Loder, Lynn Hardy



Gerard Flemming, Clifford Keeping, Sid Bennett



Greg Glasner, Adam Durnford



Andy Skinner, Fred Royle, Jeffrey Traverse



Lolito Villar, Doris Naud, Robert Cook, Christian Pelchat, Norman Gerrow, Stiliyan Dimov, Perry Baker, Matthew Breen, Bruno Lemay, Alexis Lopez



Miguel Cuenca, Randy Pailaga, Pestana Felix Herrera, Cesar Fabian, Brian Schurman



Donald Boudreau, Gerald Guimond, James Gerrow, Randy Densmore, Frank Walters, Darren Marchand, Paul Boudreau, Terry Anderson, Kevin Ennis



Denise Pilote, Edwin Enns



Maxime Olivier Trottier, Nelson Darko, Salvadoro Parcon



Around the Ports

Autour des Ports



Bob Anderson, Jane Ferguson, Mike Colby



Peter Kwofie



Harry Lampman



Greg Thorsteinson



Ionel Oncescu



Rylan McKimm



Larry Rivest,



Fred Crow, Wes Toye



Paul Isserlis



Dan Craig



Ian Finch



Jeff Wedge, Kellan Morrison



Jeff Fagan, Mitch Fromberg, Bob Brereton



Shane MacKenzie



Rylan McKimm, Mike Enever



Raj Teotia, Marlene MacLean, Abderrahmane Bouaraba, Felix Veras, Warren Osborne, Garfield Durnford



Around the Ports

Autour des Ports



Ken Keeping, Calvin Ransome



Art Wallace



Jeremy Pope, Mohamed Lahdira, Joaquin Garnica



Emmanuel Quansah



Paul MacDonald, Tony Carter, Morris Francis



Clyde Bateman, Gordon Chant, Andrew Leonard



Phil Morris



Dennis Chayter, Craig Savoury, David Bernard, Nadia Maritch, Bruce Duffett



Dennis Bryan, Penny MacNeil



Ralph Hardy



Darren Marchand, Randy Densmore, Gerald Guimond, Roberto Benton, James Gerrow.
Front / avant: Monique Hansen, Linda Penney



Morris Francis, Randy Chislett



Paul Hayes



Wanda Pye, Joanne Marks



Felix Veras



Around the Ports

Autour des Ports



Hugo Boisjoly, Rejean Lavoie



Melanie Beauregard, Serge Gervais



Michael Vacon, Susie Benoit



James Martin



Daniel Jacques, Serguei Pereplavtchenko



Daniel Maxwell, Haniff Jafralie, Kevin MacNeil



Judson Parsons, Keith Lundrigan, Frank King, Wade Degruchy, James Brown, Eric Buffett



Daniel Fréchette



Gérald Guimond



Gilles Noel



Monique Hansen, Linda Penney



Charles Perreault,
Guy Boudreau



Larry Rideout, Bonifacio Seridio



Dante Pascual



Alain Martineau, Alain Marquis



Ronald Hamelin



Francois Tanguay



Mireille Arseneau, Félix Desbiens



ITF Report - by Patrice Caron and Mike Given

While their ships are engaged in voyages from the southern to the northern hemisphere, ships masters are required by the International Safety Management code to adapt their vessels to the Winter conditions procedure code. According to the provisions included in the code, ship's officers must ensure heating systems function properly, that the engines aboard life rafts can operate under extreme temperatures, etc. When the Beluga Favourisation, a ship flying an Antigua and Barbuda flag under a flag of convenience agreement, arrived in the port of Baie Comeau at the end of January, sailors learned the hard way, how important it is to observe the code.

Following a complaint, the ship received the visit of a Transport Canada inspector who wanted to inspect the heating systems aboard, during the coldest cold snap of the year. A crewmember had to be examined by a physician while the other crewmembers were crammed into one of the few heated cabins. Transport Canada inspectors on the scene ordered the company to have the heating systems repaired and operating and to provide warm clothes to all crewmembers who up to that point were dressed with fall clothes. It is important to note, while Transport Canada Inspectors were conducting a thorough inspection of the vessel, they noticed several defects aboard and detained the vessel until all defective conditions were corrected. The ship is now running smoothly and safely. We congratulate and thank Transport Canada inspectors for their prompt reaction and a job well done.

Report ITF - par Patrice Caron et Mike Given

Lors de voyages Sud-Nord, les Capitaines sont tenus de procéder, selon le code ISM (International Safety Management), à la Procédure de Conditions Hivernale. Selon les dispositions de cette partie du code, les officiers doivent s'assurer que le chauffage fonctionne, que les moteurs des embarcations de sauvetage soient prêts pour des températures extrêmes etc. Lorsque le Beluga Favourisation, navire battant pavillon de complaisance d'Antigua et Barbuda est arrivé à Baie Comeau à la fin Janvier 2011, les marins ont appris à leurs dépens, l'importance d'observer les codes.

En effet, suite à une plainte, ce navire a reçu la visite d'un inspecteur de Transport Canada concernant des problèmes majeurs de chauffage et ceci, durant la pire période de froid que le Québec ait connu cette année. Un des marins a même dû être vu par un médecin alors que d'autres ont dû se serrer dans une des seules cabines chauffées. Heureusement, la compagnie a été contrainte, par des inspecteurs de Transport Canada, de procéder immédiatement à la réparation des systèmes de chauffage et de vêtir ses marins convenablement. Ces derniers n'avaient à leur disposition, que des uniformes d'automne. Notons également que, durant l'inspection par T-C, quelques défauts ont été révélés et le navire fut placé en détention, jusqu'à ce que les problèmes soient entièrement réglés. Le navire a depuis repris la mer en toute sécurité. Merci aux Inspecteurs de Transport Canada pour leur rapidité d'action et à ceux qui ont pris le temps de nous communiquer ce cas.

Seaspan Ferries Corporation

(Continues from page 16)

Seaspan Coastal Intermodal Company has a new name, the change comes as nothing more than a business decision made by Seaspan Marine Corporation.

The only change will be the name on the front of our contract once ratified this year. 2011 means we will be collecting proposals and forming a committee to negotiate a new deal. SIU officials will be making regular visits to the crews of the Carrier Princess and Prince Superior to communicate our members' needs for this upcoming contract. We ask each member to begin gathering their proposals and submitting them either by way of mail or directly at the union hall.

Harken Towing Ratifies New Agreement

The membership at Harken Towing has ratified a new 5 year collective agreement. The agreement follows suit with the current industry increases of other marine companies and with no concessions it was apparent that Harken Towing was extremely happy with the work performed by our membership. We thank our negotiating committee members Mark Kilner and Scott Ross for their time and dedication to the process. We will be printing new agreements and pass them along to each employee at Harken.

On a side note Harken Towing provided a signing bonus to each employee not based on the contract but as a sign of good faith and dedication to all employees for sticking with the company during the hard economic times over the past few years. Both Harken and the SIU members should be proud of the work they do and the relationship they have.

FRPD Contract Expires In June

The SIU has already begun together proposals for the approaching contract talks with Fraser River Pile and Dredge. The current agreement expires in June and we are confident that a new deal will be in place in the coming months. We will set negotiation dates in the coming months and establish a committee to reach a new collective agreement.

At print time FRPD had just finished their presentation for Port Metro Vancouver to secure a new dredging contract. Speaking with company officials they were very confident with their presentation and that FRPD is the front runner for the contract because of their familiarity with the job at hand and the many years of previous success the Fraser Titan and its crew have performed.

Seaspan Ferries Corporation

(Suite de la page 17)

Seaspan Coastal Intermodal Company a un nouveau nom, résultant d'une décision commerciale prise par Seaspan Marine Corporation.

Le seul changement sera le nom sur la couverture de la convention après sa ratification. Nous recueillerons les propositions des membres et formerons un comité pour négocier le nouveau contrat. Les officiels du SIU rencontreront les équipages à bord des Carrier Princess et Prince Superior afin de déterminer les attentes des membres pour cette convention.

Nous demandons aux membres de préparer leurs propositions et de nous les transmettre par la poste ou directement à la salle d'embauche du Syndicat.

Les membres chez Harken Towing ratifient la nouvelle convention

Les membres à l'emploi de Harken Towing ont ratifié une nouvelle convention collective de cinq ans. L'accord comprend les augmentations courantes chez d'autres compagnies de l'industrie maritime sans concession de notre part et il est évident que Harken Towing est extrêmement satisfait du travail de nos membres. Nous remercions nos confrères Mark Kilner et Scott Ross, membres du comité de négociation, pour leur dévouement. Des copies de la nouvelle convention seront transmises à tous les employés de Harken.

Il faut noter que Harken Towing a remis à chaque employé un boni non prévu à la convention en remerciement pour avoir servi la Compagnie durant les périodes difficiles des dernières années. Harken Towing et ses employés membres du SIU peuvent être fiers de leur excellent travail et des bonnes relations qui sont maintenues.

La convention avec FRPD se termine en juin

Le SIU a déjà commencé à recueillir les propositions des membres en vue des prochaines négociations avec Fraser River Pile and Dredge. L'accord présentement en vigueur prend fin en juin et nous sommes confiants qu'un nouveau contrat sera conclu dans les mois à venir. Nous déterminerons les dates des négociations au cours des prochains mois et formerons un comité de négociation.

FRPD a complété une présentation à Port Metro Vancouver dans le but de conclure un contrat de dragage. Des représentants de la Compagnie nous ont dit être confiants qu'à la suite de leur présentation, FRPD est le favori pour l'obtention de ce contrat en raison de leur familiarité avec le projet et le succès qu'ont connu le Fraser Titan et son équipage durant de nombreuses années.



The Canadian Arctic : “A New Eldorado”

SIU President Michel Desjardins made mention on page one of the Harper government's intention to maintain Canada's sovereignty over the Arctic territory.

We would also like to underline that following the climatic changes we are presently witnessing, as well as the important mineral and petroleum resources to be found in the immense territory, it is vital to examine the possibility of exploiting a new intercontinental maritime route via the North West Passage. Already numerous national and international organizations are working on important projects related to “The New Eldorado”.

The SIU has mandated its Vice-President Michel Galarneau to take an active role in participating in the evolution of these projects, so as to maximize the benefits for our Canadian sailors. At the third annual North American Conference on Arctic Navigation held in Montreal at the end of 2010, a number of Quebec shipowners, with whom we deal regularly, were already working on developing some very interesting projects.

Even more surprising was the presentation made by Chinese shipowners who could already see themselves operating 225,000 ton deep-sea bulkers-ice breakers through the North-West Passage. The presentation by the Chinese delegation contained interesting information illustrating that with this future maritime passage, Oriental shipowners would have easier access to Eastern North America as well as Western European Markets. In fact, they could reduce by at least one third the normal distance covered and the transportation costs, as well as avoid the Panama Canal and dangerous piracy areas.

At the end of March this year another International Conference on Arctic navigation will take place in Montreal. The SIU will of course be present so as to intervene in this important matter and to adequately inform our members and all those readers interested in the Maritime Industry about developments in this huge new market... To be continued.

L'Arctique canadien : « un nouvel Eldorado »

Le Président Michel Desjardins mentionne en première page la volonté du Gouvernement Harper d'assurer la souveraineté du Canada sur le territoire et sur les eaux Arctiques.

Permettez nous d'ajouter qu'avec les changements climatiques dont nous sommes témoins, ainsi que les incroyables richesses minières et pétrolières du sous sol de cet immense territoire, jumelées à la possibilité d'exploiter une nouvelle route maritime intercontinentale via le Passage du Nord-Ouest, de nombreuses organisations nationales et internationales ont des projets importants relativement à ce nouvel “Eldorado”.

Nous avons donc mandaté le Vice-président Michel Galarneau afin de participer à l'évolution de ce dossier et d'en maximiser les retombées pour les marins canadiens. Déjà, lors de la troisième Conférence annuelle de l'Amérique du Nord sur la Navigation Arctique qui s'est tenue à Montréal fin 2010, nous avons constaté que quelques armateurs québécois avec lesquels nous faisons déjà affaire sont en train de développer des projets forts intéressants.

Plus farfelue était la présentation d'armateurs chinois qui se voyaient déjà opérant des vraquiers - super brise glace de 225,000 tonnes par le passage du Nord Ouest. Cependant la présentation de la délégation chinoise comportait des données intéressantes illustrant qu'avec cette future route maritime, les armateurs orientaux accèderaient aux marchés de l'Est du Continent Nord Américain et Ouest Européens en coupant au moins du tiers les distances à parcourir et les coûts de transports, en évitant de plus le canal de Panama et les dangereuses zone de piratage.

À la fin mars prochain une autre conférence internationale sur la navigation polaire se tiendra à Montréal et nous serons présents afin d'intervenir dans ce dossier et d'informer adéquatement nos membres et tous nos lecteurs de l'Industrie maritime de l'actualité et des développements de cet immense marché. À suivre.

Thorold

(Continues from page 14)

Negotiations with Fettes and Great Lakes International Towing and Salvage, operators of the Sea Eagle II and Petite Forte, have yet to get under way. Once all of the proposals have been collected dates will be set to meet with the company. Proposals have been collected from SIU members employed at the Thunder Bay Port Authority. Meetings are scheduled with the company and an agreement should be reached very soon.

Now is the time to check your certificates to make sure everything is up to date and valid. In particular medicals should be checked as Transport Canada is still slow to issue official medical certificates. If your provisional is close to its' six month expiry date be sure to contact Transport Canada to have them expedite the processing of your official medical. You can reach Transport Canada at 613-949-9051 or 1-866-577-7702. This is an automated system so you will need to leave them your name, phone number, CDN number and the reason for your call. If you wish to have a copy of your certificate faxed to yourself or the Union you will need to indicate this on your message and leave a fax number. Remember, your certificates must be up to date in order to sail. No one wants to lose out on work because of a simple mistake.

Wishing everyone a safe and prosperous season.

Thorold

(Suite de la page 15)

Des propositions ont été reçues des membres à l'emploi de l'Administration du Port de Thunder Bay. Des réunions sont prévues avec la compagnie et un accord devrait être conclu très bientôt.

Il est important, dès maintenant, d'assurer que tous vos certificats sont à jour et valides, tout spécialement pour votre certificat médical car Transport Canada connaît des retards à émettre ces certificats. Si la date d'expiration de votre certificat provisoire approche, communiquez avec Transport Canada afin d'accélérer l'émission de votre certificat officiel.

Vous pouvez rejoindre Transport Canada au 613-949-9051 ou au 1-866-577-7702. C'est un système informatisé et vous devrez leur laisser votre nom, numéro de téléphone, numéro d'identification CDN et la raison de votre appel.

Si vous désirez qu'une copie de votre certificat soit transmise par fax (télécopieur), mentionnez-le dans votre message et laissez un numéro de fax. Souvenez-vous que tous vos certificats doivent être en ordre afin de travailler à bord d'un navire. Personne ne veut perdre un emploi en raison d'une erreur.

Nous vous souhaitons une excellente saison en toute sécurité.



Important
to know

À lire
absolument

Ottawa must act on Arctic shipping boom (NTI President)

“Our boats are not even sheltered by basic breakwaters”

CHRIS WINDEYER

Ottawa needs to step up to help Inuit deal with the potential boom in shipping through Canada's Arctic waters, the president of Nunavut Tunngavik Inc., Cathy Towtongie, said Feb. 14 at the Baffin Mayor's Forum in Iqaluit. “Our communities are the basis of Canada's presence in the North,” Towtongie said.

Towtongie said the lack of basic marine infrastructure makes it impossible to respond quickly to spills or shipping accidents, while hampering the ability of hunters to travel or even protect their boats from damage. “In most cases our boats are not even sheltered by basic breakwaters.”

At the same time, the prospect of commercial shipping through the Northwest Passage offers not only the spectre of maritime disasters, but also the more routine threat of leaks and the discharge of bilge water from ships plying Arctic waters, Towtongie said. Ottawa has put up the money for one small craft harbour in Nunavut, at Pangnirtung, but various municipal and territorial plans for marine improvements languish without action. And the Canadian Coast Guard has distributed oil cleanup kits to Nunavut hamlets, but those are designed to handle only small, localized spills.

Meanwhile, the closest large port with the ability to handle major marine incidents is St. John's. “Right at this point, Nunavut is not prepared,” she said. Towtongie said it's time to convene a conference to create a marine transportation strategy for Nunavut. The federal and territorial governments need to commit stable, long-term funding for infrastructure, and consider public-private partnerships to get projects built, she added.

“If there is increased transportation in the High Arctic, then the Government of Canada needs Inuit,” Towtongie said. “Inuit are recognized for their sovereignty in the Arctic. There's no question about it. It's not negotiable.” Premier Eva Aariak said Nunavut and Greenland view the potential rise in trans-Arctic shipping with concern and need to be consulted on maritime policy by national governments and the Arctic Council. “The waters that we share are so delicate that we have to take part in the decisions that are made by outside [decision] makers,” she said.

During a recent visit to Iqaluit, the Greenlandic MP, Aleqa Hammond, said the future of the marine shipping in the Northwest Passage is of direct interest to Greenland. There, lawmakers are also concerned with how prepared Canada is to provide search and rescue and environmental responses to new shipping traffic.

“The world is opening up to the Arctic and its potential,” Hammond said. Russia's Northern Sea Route, which has a head start as an active shipping channel, could offer a preview of what's to come. The Barents Observer reported Feb. 11 that various Russian companies plan to ship 600,000 tons of iron ore, 400,000 tons of condensed natural gas and at least 150,000 tons of oil via the route to China this summer.

Iqaluit Mayor Madeleine Redfern works on her computer during a meeting of the Baffin Mayors Forum in Iqaluit, Feb. 14, 2011.
(Photo by Chris Windeyer)



Ottawa doit agir sur la navigation croissante dans l'Arctique (Présidente du NTI)

« Nos bateaux ne sont même pas protégés
par des digues »

Ottawa doit s'engager à aider la population Inuit devant la forte augmentation de la navigation dans les eaux arctiques du Canada, disait Cathy Towtongie, Présidente de Nunavut Tunngavik Inc., le 14 février lors du forum des maires de Baffin à Iqaluit. « Nos communautés sont à l'origine de la présence du Canada dans le nord, » ajoutait Towtongie. Towtongie a dit que la pénurie d'infrastructures maritimes de base empêche toute intervention à la suite de déversements ou d'accidents en mer, en plus d'entraver la mobilité des chasseurs ou même de protéger leurs bateaux contre les intempéries. « Dans la plupart des cas, nos bateaux ne sont pas même protégés par des digues. »

En même temps, la perspective de la navigation commerciale par le passage du nord-ouest fait craindre le risque de désastres maritimes et également la menace plus courante de déversements et de décharges d'eau de cale des navires traversant les eaux arctiques, Towtongie a ajouté. Ottawa a procuré les fonds pour la création d'un port pour petits bateaux à Pangnirtung dans Nunavut, mais des projets municipaux et territoriaux mis de l'avant pour des améliorations dans le secteur maritimes languissent sans aucun progrès. La Garde côtière canadienne a distribué du matériel pour le nettoyage à la suite de déversements d'huile aux hameaux de Nunavut, mais ce matériel est conçu pour la récupération de petites quantités de produits pétroliers.

En attendant, le grand port le plus près pour aider la gestion d'importants incidents maritime est celui de St-Jean, T-N. « Présentement, Nunavut n'est pas préparé, » dit-elle. Towtongie ajoute que le moment est venu de convoquer une réunion afin d'élaborer une stratégie pour le transport maritime à Nunavut.

« Les gouvernements fédéraux et territoriaux doivent s'engager à procurer le financement stable et à long terme des infrastructures requises et considérer des partenariats des secteurs public et privé afin de réaliser ces projets, ajoute Towtongie. Si la navigation commerciale augmente dans l'Arctique nord, le gouvernement du Canada a besoin de la population Inuit, » Towtongie a indiqué. « La souveraineté des Inuits dans l'Arctique est reconnue. Il n'y a aucun doute à ce sujet et ce n'est pas négociable. » Eva Aariak, Première ministre du Nunavut dit que le Nunavut et le Groenland considèrent l'augmentation de la navigation avec inquiétude et voient le besoin d'être consultés sur la politique maritime des gouvernements nationaux et le Conseil de l'Arctique. « Les eaux que nous partageons sont si fragiles que nous devons participer aux décisions qui sont prises par les décideurs de l'extérieur, » dit-elle.

Lors d'une visite récente à Iqaluit, Aleqa Hammond, membre du Parlement du Groenland, dit que l'avenir de la navigation dans le passage du nord-ouest est de l'intérêt direct du Groenland. Les législateurs de ce pays se demandent dans quelle mesure le Canada est prêt à intervenir sur les questions de recherche et de sauvetage ou sur l'environnement résultant de la circulation accrue de navires. « Le monde s'ouvre à l'Arctique et à son potentiel, » Hammond ajoutait. La route maritime au nord de la Russie, déjà en pleine activité, pourrait indiquer ce que l'avenir nous réserve. Le Barents Observer rapportait le 11 février que des compagnies russes prévoient transporter 600,000 tonnes de minerai de fer, 400,000 tonnes de gaz naturel condensé et au moins 150,000 tonnes de pétrole à destination de la Chine dès cet été.

Mairesse Madeleine Redfern d'Iqaluit devant son ordinateur au cours d'une réunion du Forum des maires de Baffin à Iqaluit, le 14 février 2011.
(Photo par Chris Windeyer)