



The Baie St. Paul

The first of four Trillium Class self-unloaders is expected to arrive in Canada this August. The Trillium vessels are loaded with the most recent technologies available. The addition of the CSL's Trillium Class vessels and Algoma Equinox vessels confirm that the Canadian Maritime Industry is ready for the future, opening excellent employment opportunities for Canadian SIU sailors.

Le Baie St. Paul

Le premier de quatre auto-déchargeurs de Classe Trillium est attendu au Canada en août. Les navires de Classe Trillium sont dotés des technologies les plus avancées. L'ajout des navires de Classe Trillium de CSL et des navires Equinox d'Algoma confirment que l'Industrie maritime canadienne est prête pour l'avenir, offrant d'excellentes opportunités d'emploi aux marins canadiens du SIU.



**Employment Insurance
reform
could cause
prejudice to seafarers.**

(Details on page 2)

**La réforme de
l'Assurance-Emploi
pourrait porter
préjudice aux marins.**

(Détails en page 2)



From your President

Michel Desjardins

Le mot du Président



Changes Coming to the Employment Insurance (E-I) Benefits

The Federal Government is looking at making some major changes to E-I this year that could have an effect on the seasonal workers such as Sailors.

In looking at the Immigration reforms the Government has concluded that a lot of foreign workers are brought in to work in factories located in areas with high unemployment. They use the example of a factory in Prince Edward Island that is staffed by foreign workers yet the area has one of the highest unemployment figures in the Country. What they are looking at is forcing those on E-I to take these jobs even if it is out of their field, or below the wage levels they are accustomed to. By using these reforms it will also force young people to move to areas of Canada where there are jobs to be had.

The areas most affected by these reforms will be the Maritimes and Northern parts of Canada. We would suggest that all members keep a watch on the news to learn of these reforms and send your comments to your local MP.

Here is the tough part of reform:

Immigration into Canada has always been an open door policy. Each year, thousands of people come to Canada in hope of a better future. Immigration built our Country and of course everyone supports our efforts to make some one's life better.

What we have a hard time supporting is the importation of foreign workers while so many Canadians are looking for work. In our industry, we often see applications for a Coasting Trade License to bring in a foreign vessel when no Canadian vessel is available. Sometimes, along with a Coasting Trade Application, there is also an application to use foreign Seafarers, which we always object to. Across this Country we have Seafarers able to take these jobs no matter what the duration. There is absolutely no need to issue any foreign work visa to a foreign seafarer.

Here is the part that gets tricky. As Canadian Seafarers we have to be WILLING to take these jobs in order to stop HRSDC from issuing permits to foreign Seafarers. We can't claim that we have hundreds of Seafarers looking for work if they call upon us and no one will take the job. It's a mindset sort of speaking, we only want jobs on the Lakes, we only want jobs that pay the top contract wage, we won't work there for a short period....all of this has to change. Don't get me wrong; we all know that we have Seafarers that jump on any job at a moment's notice, but we also have Seafarers who only want three or four months of work a year with a specific Company on a specific vessel.

When the budget and the Employment Insurance reform is adopted including changes in the immigration policy, we as Seafarers are going to have to adapt to a new reality in order to keep our Maritime jobs for Canadian Seafarers. E-I may no longer be available for as long as it used to be. You may be forced to work in a factory or even pick fruit or risk losing E-I.... But, if we make it clear to the government that SIU members are able and WILLING to take any and all Seafaring jobs just maybe we can turn the tide and create more work across the Country.

Stay safe!!

Changements imminents au programme d'assurance d'emploi (A-E)

Le gouvernement fédéral considère apporter à l'Assurance-Emploi (A-E) d'importants changements qui pourraient avoir un impact sur les travailleurs saisonniers tels que les marins.

Un examen des réformes apportées à l'immigration nous porte à croire que le gouvernement a conclu que de nombreux travailleurs étrangers sont amenés à travailler dans des entreprises situées dans les secteurs ayant un taux de chômage élevé. Ils prennent l'exemple d'une usine à l'île du Prince Édouard qui compte des travailleurs étrangers alors que la région a un taux de chômage parmi les plus élevés au pays. Le gouvernement considère forcer les prestataires de l'A-E à accepter ces emplois même si ceux-ci sont en dehors de leur champ de compétence et à un salaire moindre qu'ils reçoivent habituellement. Ces réformes obligeront les jeunes travailleurs à aller vivre dans les régions où des emplois sont offerts.

Les secteurs les plus affectés par ces réformes seront les Maritimes et les régions au nord du Canada. Nous suggérons à tous de se renseigner sur ces réformes et de transmettre leurs commentaires à leur député.

Partie plus sévère de la réforme :

Le Canada a toujours maintenu une politique d'accueil en immigration. Tous les ans, des milliers de personnes viennent au Canada dans l'espoir de connaître un meilleur avenir. Notre pays a prospéré grâce à l'immigration et tous souhaitent que leurs concitoyens améliorent leur sort.

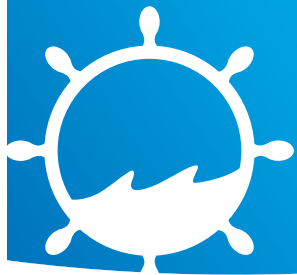
Ce qui est difficile à accepter est l'importation de travailleurs étrangers alors qu'un grand nombre de Canadiens recherchent du travail. Dans notre industrie, nous constatons souvent le dépôt d'applications pour l'utilisation d'un navire étranger quand aucun navire canadien n'est disponible. Parfois, avec l'application du permis de cabotage, il y a également une application pour l'emploi de marins étrangers, à laquelle nous nous opposons toujours. Nous avons au Canada, des marins capables de combler ces emplois, peu importe la durée. Il n'y a absolument aucune raison de fournir des visas de travail à un marin étranger.

Voici toutefois où la situation se complique. En tant que marins canadiens, nous devons être DISPOSÉS à occuper ces emplois afin d'empêcher RHDCC d'émettre des permis à des marins étrangers. Nous ne pouvons prétendre avoir des centaines de marins à la recherche d'emplois si personne n'est prêt à combler l'emploi.

Une mentalité a été créée; nous voulons seulement des emplois sur les lacs, des emplois aux salaires les plus élevés et nous ne voulons pas travailler pour une courte période de temps; cette mentalité doit changer. Il est important de bien me comprendre; nous savons tous que nous pouvons compter en tout temps sur des marins qui accepteront de travailler mais nous avons aussi des marins qui veulent travailler seulement trois ou quatre mois par année, sur un navire particulier pour un employeur particulier.

Lorsque le budget et la réforme du programme d'Assurance-Emploi auront été adoptés, comprenant des changements à la politique sur l'immigration, nous, à titre de marins, devons nous adapter à une nouvelle réalité afin de conserver nos emplois en mer. L'A-E pourrait ne pas être disponible pour la même durée que par le passé. Vous pourriez être forcé de travailler dans une usine ou à des récoltes ou risquer de perdre l'A-E.... Mais, si nous confirmons au gouvernement que les membres du SIU sont capables et DÉSIREUX de combler tous les emplois de marins, nous pouvons peut-être inverser la tendance et créer plus d'emplois à travers le pays.

Travaillez prudemment.



EU raids Somali pirate base **Airbourne attack was launched in May**

EU NAVFOR has launched a helicopter raid on a Somali pirate base, destroying boats and other equipment. It is the first such attack since land-based operations were authorised by the Council of the European Union on March 23.

Soldiers were flown to a pirate base near the Somali town of Haradheere, but at no point did boots go ashore, EU NAVFOR said in a statement. No casualties were reported.

“The focused, precise and proportionate action was conducted from the air and all forces returned safely to EU warships on completion”, said EU NAVFOR, which added that it is continuing to assess the raid’s results.

“Surveillance of the area during the action indicates that no Somalis were injured ashore as a result of EU action”, it added.

The European force said the raid had been conducted in accordance with the UN Security Council Resolution 1851, with the full support of the Transitional Federal Government of Somalia.

“The EU Naval Force action against pirate supplies on the shoreline is merely an extension of the disruption actions carried out against pirate ships at sea,” said Rear Admiral Duncan Potts, Commander of the EU Naval Force. “We believe this action by the EU Naval Force will further increase the pressure on, and disrupt pirates’ efforts to get out to sea to attack merchant shipping”, he added.

“The local Somali people and fishermen, many of whom have suffered so much because of piracy in the region, can be reassured that our focus was on known pirate supplies and will remain so in the future.” Dave Heindel, Chairman of the International Transport Workers’ Federation’s seafarers section, reacted to the raid: “This appears to have been a timely, considered and professional operation. We hope that it will be followed by many more disruptive actions.” Heindel added:

“Limited though the effects of any one single operation can be, it sets a precedent for future actions. It is particularly welcome in a week that has seen increased use of weapons and violence by pirates.”

Michel Desjardins
President



Jon Whitlow, Secretary-ITF Seafarers’ Section, Mike Sacco, SIUNA President,
Michel Desjardins, SIU of Canada President, David Heindel, SIUNA Secretary-Treasurer.
Jon Whitlow, Secrétaire-ITF Section des marins, Mike Sacco, SIUNA Président,
Michel Desjardins, SIU du Canada Président, David Heindel, SIUNA Secrétaire-trésorier.

L’UE mène un raid contre des pirates en Somalie **Le raid par hélicoptères a été lancé en mai.**

La force anti-piraterie NAVFOR de l’Union européenne a lancé un raid par hélicoptères contre une base de pirates en Somalie, détruisant des navires et autres équipements. C’est la première fois qu’une telle attaque est menée depuis que la force européenne a été autorisée à le faire par le Conseil de l’Union Européenne le 23 mars.

Les soldats ont été aéroportés à proximité d’une base de pirates près de la ville de Haradheere en Somalie, sans se rendre à terre, rapporte un communiqué de NAVFOR. Aucune perte de vie n’a été signalée.

« L’intervention ciblée et précise a été dirigée du haut des airs et tous les militaires sont retournés en toute sécurité à bord des navires de guerre de l’UE après l’intervention », a déclaré NAVFOR, en ajoutant que les résultats du raid sont évalués. « La surveillance de la région durant le raid indique qu’aucun Somalien n’a été blessé à terre en raison de l’intervention de l’UE. »

L’Union européenne a ajouté que le raid a été mené conformément à la Résolution 1851 du Conseil de Sécurité de l’ONU, avec le plein accord du Gouvernement fédéral de transition de la Somalie.

« L’intervention de la force navale de l’UE contre les approvisionnements des pirates sur le littoral n’est que le prolongement des initiatives d’interruption contre les navires de pirates en mer » a déclaré le contre-amiral Duncan Potts, commandant de la force navale de l’UE. « Nous croyons que cette intervention de la force navale de l’UE augmentera la pression et causera l’interruption des efforts des pirates de se rendre en mer afin d’attaquer

les navires marchands » a-t-il ajouté.

« Les citoyens et les pêcheurs somaliens – dont plusieurs ont souffert grandement à cause de la piraterie dans la région – peuvent être rassurés que notre objectif était les ressources connues des pirates et continuera à l’être dans l’avenir. » a déclaré David Heindel, Président de la Section des marins de la Fédération internationale des ouvriers du Transport à la suite du raid. « Tout indique que ce fut une intervention bien dirigée, professionnelle et au moment opportun » a ajouté Heindel :

« Bien que les effets d’une seule intervention aient été limités, elle établit un précédent pour des interventions futures. Elle est particulièrement souhaitée durant une semaine qui a vu l’utilisation accrue d’armes et de violence par les pirates. »

Michel Desjardins
Président



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

Belgium Vessels

Over the course of the last year we have been taking a hard look at the Belgium class vessel manning levels. In particular the Engine and Galley departments are causing concern for crewing.

The QMED positions on these vessels are intended to allow for the utilization of crew in both the Engine Room and Deck Departments (Qualified Member of Engine and Deck Departments). Time onboard for QMEDs is to be split to allow them to write both the Bridgework and Engine Room Rating certificate. Somehow the program was not monitored correctly and the Engine Departments are now stating the system is not working correctly. Also in the Galley we have heard from the CCK's that when extra welders or other workers are carried they do not have the required staff to keep up with the work.

We have been in discussions with V.Ships over the last few months to solve the problems on the Belgium Class vessels but we must admit we are not coming up with any quick solutions. As those onboard are aware we tried Ordinary Seaman General Purpose on each vessel but this has proven to not be the solution. We are currently reviewing the manning levels again and hope to be able to come up with something fairly soon.

Members sailing as QMED must also understand that part of the qual-

As some members are aware there was a very unfortunate accident onboard the English River this spring which resulted in some serious injuries to Brother Gerald Neil. We have visited Brother Neil in the Hamilton General Hospital and have spoken to him on the phone and we are pleased to report that he is progressing, although very slowly, toward recovery. Our thoughts and prayers are with him and his family that he makes a full recovery in due course. We thank the Emergency responders from St. Catharines and the Doctors and staff of the Hamilton General Hospital for the care they gave Brother Neil.

Quelques confrères ont appris le malheureux accident qui est survenu ce printemps à bord du English River causant des blessures graves à notre Confrère Gerald Neil. Nous avons visité Confrère Neil au Hamilton General Hospital et avons causé avec lui par téléphone. Il nous fait plaisir de vous faire part que son état de santé progresse, bien que très lentement, en voie pour son rétablissement. Nos pensées et nos prières accompagnent notre confrère et sa famille pour son plein rétablissement. Nous remercions le personnel d'intervention d'urgence de St. Catharines ainsi que les médecins et le personnel du Hamilton General Hospital pour les soins rendus à notre confrère Neil.

ification is working in the Engine Room. As a QMED you must spend one third of your rotation doing engine room duty. This is part and parcel of the rating. Also we are trying to determine who has both ratings and when those who don't will have enough Sea Time to write them. Please bear with us while we work through this very tough situation.

CSL New Builds

We are very happy to report that the first of the CSL Trillium Class vessels will be departing China approximately the end of June. SIU crew that will be crewing the vessel from China have been notified and are eager to make the trip. According to discussions with the Company this first new build will be followed by other vessels at a pace of 1 every couple of months. Crewing will be done, based according to the CBA with promotions and transfers taking place and job calls at the hall. If you are looking for one of these new vessels and are currently working in the Self-Unloader Fleet please write a letter to V.Ships with your request.

The Trillium Class vessels are full of new technology and are state of the art in regards to design for all aspects of the maritime trade. From the bridge, to the engine room, to crew comfort, these vessels will set the pace for the future, as will the Algoma Equinox vessels.

Please check out these new vessels on both CSL and Algoma's websites.

Dutch Runner

For those members who served on the vessel Dutch Runner we wish to give you a brief update. We have met several times of late with the Company representatives from the UK and are in the process of securing payments owed for your Dues, Medical and Pension contributions. We understand this has been a long process and thank you for your patience. A short background of this matter is that Great Lakes Feeder Lines ceased to exist and Logistics Plus took over the operation. The Government of Newfoundland failed to pay the vessel owners, claiming they did not deliver on time so the owners backed out of the contract. All of this caused a shortfall of money and resulted in the vessel laying up and some of your benefits not being paid. We hope that this matter will be put to rest shortly.

Oceanex Negotiations

The SIU membership at Oceanex has turned down the tentative agreement given to them for a vote and we are back at the table on their behalf.

The tentative deal offered to the members included some big changes to overtime and Hours of Work which the members just could not accept. It is always good to vote with your head not your heart and we will continue to work toward a settlement of this contract. It is going to be a big challenge and we will probably have to get a conciliator involved to resolve the differences.

On a personal note, during my meetings with Oceanex in St Johns' it was really great to board the Sanderling and visit with a crew I have not seen in many years. During my time with the SIU I was Port Agent in Halifax and got to know this crew pretty well. Since that time my travels have taken me away from the area and thus not much contact with this vessel. Needless to say it was great to see some "older" (my age) brothers who we have not seen in many years.



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif

Navire de classe Belgique

Au cours de l'année dernière, nous avons examiné soigneusement la dotation en personnel à bord des navires de classe Belgique, particulièrement aux départements de la salle des machines et du commissariat. Les postes de membre qualifié de la salle des machines et du pont (QMED) sur ces navires sont conçus afin de permettre l'utilisation d'effectifs dans les deux départements et le temps à bord doit être divisé afin de leur permettre d'obtenir les deux certificats. Il apparaît maintenant que le programme n'a pas été contrôlé étroitement et les départements de la salle des machines déclarent maintenant que le système ne fonctionne pas correctement. De plus, des chefs cuisiniers soutiennent que lorsque des soudeurs additionnels ou autres travailleurs sont à bord, le personnel ne parvient pas à remplir toutes les tâches.

Nous avons eu des discussions avec V.Ships au cours des derniers mois afin de résoudre ces problèmes sur les navires de classe Belgique mais nous devons admettre ne pas avoir trouvé une solution. Le personnel à bord a constaté que nous avons affecté des matelots ordinaires polyvalents sur chaque navire mais il faut conclure que ce n'est pas la solution. Nous révisons de nouveau les dotations en personnel et espérons proposer une solution bientôt.

Les membres naviguant en tant que QMED doivent également comprendre qu'une partie de la qualification comprend du travail dans la salle des machines. À titre de QMED, vous devez consacrer le tiers de votre rotation dans la salle des machines, une exigence dans cette classification. De plus, nous tentons de déterminer quels sont les membres qui ont les deux classifications et à quel moment, quand ceux qui ne les ont pas, auront assez de temps en mer pour satisfaire les exigences. Nous apprécierons votre patience pendant que nous tentons de régler cette situation très difficile.

Nouveaux navires de CSL

Nous sommes très heureux de vous faire part que le premier des navires de classe Trillium de CSL quittera la Chine vers la fin juin. Les membres du SIU qui composeront l'équipage du navire à partir de la Chine ont été avisés et ils sont anxieux de faire le voyage. À la suite de discussions avec la Compagnie, ce premier navire sera suivi d'autres navires à un rythme de un à tous les deux mois. La composition des équipages sera faite conformément aux dispositions de la convention collective sur les promotions et mutations ayant lieu et avec les appels à la salle d'embauche. Si vous êtes à la recherche d'un emploi à bord d'un de ces nouveaux navires et travaillez présentement dans la flotte des auto-déchargeurs, veuillez présenter votre demande par écrit à V.Ships.

Les navires de classe Trillium comprennent de nombreuses nouvelles technologies et

de nombreux équipements de pointe pour tous les aspects du commerce maritime. Du pont à la salle des machines ainsi qu'en ce qui a trait au confort des équipages, ces navires laissent prévoir ce que nous réserve l'avenir, tout comme les navires Equinox d'Algoma.

Nous vous encourageons à voir ces nouveaux navires sur les sites web de CSL et d'Algoma.

Dutch Runner

Nous désirons renseigner les membres qui ont travaillé à bord du Dutch Runner. À plusieurs reprises récemment, nous avons rencontré des représentants de la Compagnie venus du Royaume-Uni et prévoyons recevoir le paiement de vos cotisations et contributions aux régimes de retraite et de santé. Nous savons que le processus a été long et nous vous remercions de votre patience. Great Lakes Feeder Lines a cessé d'exister et Logistics Plus a pris contrôle de l'entreprise. Le gouvernement de Terre-Neuve n'a pas payé les armateurs, déclarant qu'ils n'avaient pas respecté les échéances et les armateurs ont annulé le contrat. Ceci a causé un manque d'argent et l'arrêt des activités du navire avec le résultat que certains de vos avantages n'ont pas été payés. Nous espérons que cette affaire sera bientôt réglée.

Négociations avec Oceanex

Les membres du SIU chez Oceanex ont décliné l'entente de principe qui leur avait été proposée et nous sommes de retour à la table de négociation.

L'entente de principe offerte aux membres comprenait d'importants changements relativement aux heures supplémentaires et aux heures de travail que les membres ne pouvaient pas accepter. Il est toujours bon de voter avec sa tête et non avec son cœur et nous continuerons à travailler au règlement de ce contrat de travail. Nous entrevoyons un défi de taille et devrons probablement faire appel à un conciliateur afin de résoudre les différends..

Au cours de mes réunions avec Oceanex à St Johns, il m'a été très agréable de monter à bord du Sanderling et de revoir un équipage que je n'ai pas vu depuis de nombreuses années. Lors de mon séjour à Halifax en tant qu'agent de port j'ai pu très bien connaître cet équipage. Depuis, mes voyages m'ont tenu éloigné de la région et avec peu de contact avec l'équipage de ce navire. Il m'a été très agréable de revoir des confrères « plus âgés » (de mon âge) que je n'ai pas vus depuis plusieurs années.

June 2012 Juin



ENVOI DE
PUBLICATIONS
CANADIENNES
CONTRAT NO.:
40051129

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

UNION OFFICES / BUREAUX DU SYNDICAT

**Headquarters /
Quartiers Généraux**
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@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
records@seafarers.ca

President / Président

Michel Desjardins

Executive Vice President / Vice-Président exécutif

Jim Given

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière

Désirée Gralewicz

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

**Newfoundland /
Terre-Neuve**
Hugo Boisjoly
1601 Station C, St. Johns', NL, A1C 5P3
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.0399
siuofcanada@seafarers.ca

Québec
Michel Galarneau
207 - 1009 Route de l'Église
Québec, Qué. G1V 3V8
Tél 418.529.6801
Fax 418.529.3024
quebec@seafarers.ca

Thorold
Mike Given
70 St.David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tel 905.227.5212
Fax 905.227.0130
thorold@seafarers.ca

Vancouver
Mike Lucarz
201 - 267 West Esplanade
North Vancouver, B.C.
V7M 1A5
Tel 604.687.6699
Fax 604.687.6897
vancouver@seafarers.ca

Follow us on:
Retrouvez nous sur :



www.seafarers.ca



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Michel GALARNEAU

Une autre division avec le SIU chez le Groupe Océan

Avec l'explosion des contrats de construction maritimes au Chantier Industries Océan, les dirigeants du Groupe Océan ont décidé de créer une division de support à Québec pour le Chantier de l'Isle aux Coudres. Cette nouvelle division nommée Fabrication Navale Océan (FNO) est chargée de fournir le chantier en pièces et modules préfabriqués. Ainsi le personnel d'Océan Construction division Réparation Navale et Industrielle (RNI), syndiqué en 2011, s'est vu offrir l'opportunité de travailler dans l'une ou l'autre des divisions RNI ou FNO sur une base volontaire et par ancienneté dans les corps de métier nécessaires à l'opération de FNO.

Malgré une certaine incertitude au départ de la part des employés de RNI nombreux sont ceux qui ont profités de ces nouvelles opportunités d'emploi et tous peuvent être assurés de notre accompagnement et de notre soutien afin de maximiser les résultats positifs pour tous.

D'autre part la drague en construction au Chantier Industries Océan de l'Isle aux Coudres devra être en fonction dès le 21 août prochain et à mi-mai les travaux étaient complétés à 85%, alors que la mise à l'eau est prévue pour le 23 juin prochain. D'ailleurs, lors de la prochaine édition du Marin Canadien, nous prévoyons rendre un hommage particulier au Groupe Océan qui fête ses 40 ans cette année.

Fermeture du centre de sauvetage maritime de Québec

Le gouvernement canadien a décidé de fermer le seul centre de sauvetage maritime pouvant assurer la sécurité en cas de détresse en mer des marins francophones, des pêcheurs francophones et des plaisanciers francophones. Les appels de détresse seront relayés soit à Halifax ou à Trenton en Ontario alors que la capacité de ces centres à offrir ces services essentiels en français est sérieusement mise en doute par le commissaire aux langues officielles canadien, monsieur Graham Fraser. Selon lui le gouvernement canadien ne tiens pas compte de ses obligations linguistiques nécessaires pour exercer son rôle de coordonnateur maritime requis par la loi. C'est une honte.

Le Plan Nord du gouvernement du Québec

Lors d'une réunion récente du Forum de Concertation de l'Industrie maritime du Québec, le ministre Gignac responsable du Plan Nord nous a présenté les grands axes

de ce grand projet de développement devant générer des investissements de 80 milliards, dont 3 milliards en fonds publics et s'échelonnant sur 25 ans. Selon le ministre Gignac, le Plan Nord sera pour le Québec ce que Hibernia a été pour Terre Neuve comme porteur de richesse et de développement. L'immense territoire visé par ce projet au Nord du 49ième parallèle représente 2 fois la superficie totale de la France ! Déjà 28 mines sont en opération et plusieurs compagnies dont Arcelor Mittal ont de grands projets de développement afin de répondre aux immenses besoins en minéraux de la Chine et de l'Inde. Pour réaliser ce projet le CN projette de réaliser une voie ferrée de 800 millions de dollars. Gaz Métro pourrait aussi être mis à contribution afin de favoriser la transformation locale de minerai. C'est à suivre !

Négociations et comités de relation de travail

Les négociations progressent bien avec Arcelor Mittal alors que celles pour les membres d'Océan Remorquage Montréal, d'Océan Remorquage Québec et d'Océan Navigation doivent débiter sous peu. Avec Gestion Yves Harrison deux jours de négociation sont cédulés à la fin mai et nous n'anticipons pas de problème important. Avec Overseas Ship Management la Compagnie nous a demandé de compléter ses négociations avec le SIU des États-Unis dans 2 unités avant de donner un blitz dans notre dossier canadien pour le Overseas Shirley vers la mi-juin. Finalement les consultations en vue des négociations de l'automne avec Cogema et CTMA de l'hiver prochain débiteront dans les prochains mois.

Avec le Groupe Océan, compte tenu de la création ou de la syndicalisation de plusieurs nouvelles unités telles qu'Océan Côte Nord et Qualité Service Océan-matelots et mécaniciens, etc, nous discutons avec la haute direction du Groupe en vue de réviser un certain nombre de dispositions des conventions collectives afin de les actualiser par rapport au marché de l'emploi actuel. Des discussions sont aussi en cours pour finaliser nos ententes de reconnaissance des compétences à la satisfaction des membres dans la nouvelle unité Océan Construction – Réparation navale et industrielle. Des discussions du même ordre se poursuivent avec Industries Océan, le Chantier naval de l'Isle aux Coudres et tout porte à croire que nous sommes sur la bonne voie pour régler ce vieux problème comme nous avons réussi à le faire dans la division Dragage Saint Maurice à l'automne 2011.

Bonne navigation et surtout travaillez prudemment!



Hugues Voyer, Shane Whalen



Vallier Levesque, Michel Lafrance, Alain Tremblay, Alan Leblanc, Nelson Auger



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents

Another Groupe Océan division joins the SIU

With the boom in contracts for shipping construction at Chantier Industries Océan, Groupe Océan management has decided to create a support division in Quebec for the Isle aux Coudres Shipyard. This new division is called Fabrication Navale Océan (FNO) and is responsible for supplying the shipyard with prefabricated parts and modules. As a result, personnel in the Réparation Navale et Industrielle (RNI) division of Océan Construction, who were unionised in 2011, were offered the opportunity to work in either the RNI or the FNO division, on a voluntary basis and based on their seniority, in the trades required for the FNO operations.

While there was some uncertainty at first on the part of RNI employees, a good number of them have taken advantage of these opportunities to get jobs and everyone can be assured of our involvement and support in order to achieve the best results for all.

The dredge under construction at the Industries Océan's Isle aux Coudres Shipyard should be up and running by next August 21. 85% of the work was completed by mid-May, and the launching is expected to take place this June 23. In the next issue of the Canadian Sailor, we are planning to pay special tribute to Groupe Océan which is celebrating its 40th anniversary this year.

Closure of the Quebec maritime search and rescue centre

The Federal Government has decided to close the only maritime rescue centre able to provide safe response to marine distress cases for French speaking sailors, French speaking fishermen and French speaking pleasure yachters. Distress calls will be relayed to either Halifax or Trenton in Ontario although the capacity of these centers to offer essential services in French has been seriously called into question by Graham Fraser, Official Languages Commissioner of Canada. According to Graham Fraser, the Federal Government is not taking into consideration its linguistic obligations, required by law and essential to exercising its role as maritime coordinator. It is a shame.

The Quebec government's Plan Nord

At a recent meeting of the Forum de Concertation de l'Industrie maritime du

Québec, Minister Gignac, minister responsible for the Plan Nord, presented the major objectives of this immense development project, expected to generate 80 billion in investments, 3 billion of which will be publicly funded and spread out over 25 years. According to Minister Gignac, the Plan Nord will be for Quebec what Hibernia was for Newfoundland in terms of wealth and development. The huge territory targeted by this project north of the 49th parallel represents twice the surface area of France! 28 mines are already in operation and several companies including Arcelor Mittal have large development projects intended to meet the important requirements for minerals from China and India. Participating in this project, CN anticipates building an 800 million railroad line. Gaz Métro may also be involved in the Plan Nord to improve facilities for transformation of minerals locally.

Negotiations and labour relations committees

Negotiations are progressing well with Arcelor Mittal while those for the members with Océan Remorquage Montréal, Océan Remorquage Québec and Océan Navigation should get under way soon. Two days of negotiations with Gestion Yves Harrison are scheduled for the end of May and we do not anticipate any significant problems. The Company Overseas Ship Management has asked us to finalize its negotiations with two units in the American SIU before carrying out a blitz in our Canadian file for the Overseas Shirley around mid-June. Finally, consultations will begin in the coming months to prepare for negotiations with Cogema in the fall and CTMA next winter.

In view of the creation or unionization of several new units such as Océan Côte Nord and Qualité Service Océan-matelots et mécaniciens with Groupe Océan, etc, we talked to Groupe Océan's senior management with the intention of revising a certain number of provisions of the collective agreement in order to bring them up-to-date with the current employment market. Discussions are also under way to finalize our agreements for the recognition of competencies to the satisfaction of members in the new Océan Construction – Réparation navale et industrielle unit. Similar discussions are under way with Industries Océan, the naval shipyard at Isle aux Coudres. Every thing points to a favorable outcome in settling this old problem as we dealt with it successfully in the Dragage Saint Maurice division in the fall of 2011.

Enjoy the summer season and above all, work safely!



Manon Vallerand, Tim Turner



Jocelyn Menard, James Martin, Charles Roy-Legault



Around the Ports

Autour des Ports



John Harris, George Seymour



Frank Dalton, Tony Pheron



Eugenio Juarez, Yanick Brunet



Bonifacio Develos, Meynardo Maramot



Haniff Jafralie, Penelope Kukta



Dave Buckland, Captain Clarence Vauthier



Vallier Levesque, Dennis Courtney, Alain Tremblay



Ed Ross, Dave Mouland, Andrew Mackey



Kris Cabrera-Horodyski, Christine Jobin



Ted Fitzgerald



Phil Morris



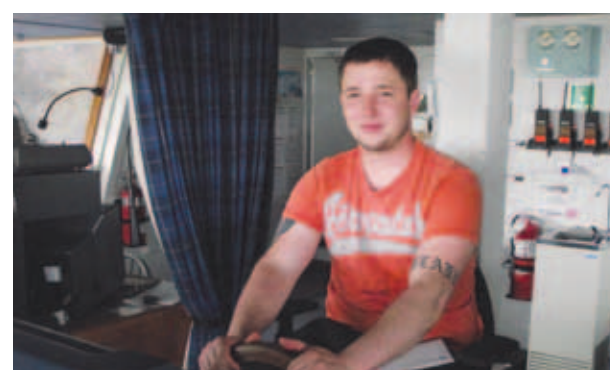
Zhivko Popov, Nick Basplay



Marven Springer



Jocelyn Menard, Ray Young



Hubert Snook



Around the Ports

Autour des Ports



John King



Mike Colby



Terry Anderson, Jerrod McNevin, Kerry Savoury



Belgacem Chicha, Brian McLaren



Larry Rivest, Bob Anderson



Bob Anderson, Jane Ferguson, Mike Colby



Rylan McKimm, Mike Enever



Dan Craig



Joe Bouchie, Ferdinand Omipon



Kait Peters



Kathleen Jones, Marjorie Graham



Wes Paulin, Steven Good, Bob Anderson



Wilson Thorne, Sam Potter, Garland Hardy, Russell Marini



Don Dixon, Nick Basplay, Conrad Meade



Larry Rideout, Abel Poirier, Rodney Keeping, Albert Keeping, Guy Boudreau, Dariusz Przepiorkowski



Alan MacPhail, Julie Fletcher



Patrice CARON

Seafarers' Centres play an important role

Over the past few months, as ITF Inspector for the ports of the St. Lawrence River, Seaway and Canadian Great Lakes we met with Managers of Seafarers' Centres located in Montreal, Trois-Rivières, Quebec and Sorel. These meetings gave us the opportunity to review assistance programs offered by the Seafarers' Centres to foreign seafarers visiting these ports.

We reviewed cases where assistance was required and the measures taken to help the seafarers. Fortunately, no major cases requiring immediate assistance were reported but it was noted that many seafarers from foreign countries are often ill-equipped and are not provided with necessary work gear, such as hard hats, work gloves and boots.

Many foreign seafarers come to our ports during the late fall and winter months without proper clothing. Many companies do not provide properly insulated head gear, coats, pants, mitts or gloves and boots which would enable these seafarers to face the cold Canadian climate and allow them to work safely and efficiently.

The Seafarers' Centre Managers also mentioned that the need for volunteers will increase in the coming years with more foreign vessels coming to our ports. They invite men and women who are bilingual and available to help, listen and encourage seafarers from different nationalities to become volunteers by communicating with the Seafarers' Centre in your region.

We appreciated our meetings with the Managers of the Seafarers' Centres and congratulated them on the important role they play in assisting seafarers.

International Assistance Network

ITF Inspectors provide assistance to seafarers around the world. Recently, Ken Fleming, ITF Inspector from Dublin, Ireland, called our Montreal office and required our assistance to help crewmembers of the FOC Silverstar. Seven crew members were still working even though their employment contract had expired for over a month. Colleague Fleming was asking to make arrangements for the safe repatriation of the seven crew members and to ensure that they would receive all the monies they were owed. At the same time, we received a text message from the vessel advising that overtime pay was not being paid out to these seafarers in accordance with the collective agreement.

We boarded the vessel and met with the Master who provided all documents required for the seafarers' repatriation. Wanting to verify the statements made by crew members that they were not being paid all wages earned we asked to see wage accounts, crew contracts and records of hours of work. Based on these documents, it was discovered that most ratings were paid according to a 2010 wage scale, with lower overtime rates. With this information, we were able to determine a back wage claim of \$7000.00 (US) for eight crew members; four of them were still on board while the four others were by then already back home. The money collected on their behalf was wired to our ITF Inspector in the Philippines who arranged for payment to the grateful seafarers.

Les Centres de marins jouent un rôle important

Au cours des derniers mois, à titre d'inspecteur ITF pour les ports situés sur le fleuve St-Laurent, la Voie maritime et les Grands Lacs canadiens, nous avons rencontré les directeurs des centres de marins situés à Montréal, Trois-Rivières, Québec et Sorel. Ces réunions nous ont donné l'occasion de revoir les programmes d'aide offerts par les centres aux marins étrangers visitant ces ports.

Nous avons revu les situations où l'aide des centres a été requise et les mesures prises afin d'aider les marins. Heureusement, aucun cas d'urgence n'a été rapporté mais nous avons noté que souvent, de nombreux marins de pays étrangers n'ont pas les vêtements et équipements nécessaires au travail telles que masques, gants et bottes de travail.

Plusieurs marins étrangers viennent dans nos ports durant les mois d'automne et d'hiver sans porter des vêtements appropriés. De nombreuses compagnies ne fournissent pas les manteaux, pantalons, mitaines ou gants et bottes protecteurs isothermes qui permettraient à ces marins d'affronter le climat canadien et de leur permettre de travailler sans risque et efficacement.

Les directeurs ont également souligné que les centres auront besoin de plus en plus de volontaires en raison du nombre croissant de navires étrangers dans nos ports. Ils invitent les hommes et les femmes qui sont bilingues et disponibles pour aider, écouter et encourager des marins de différentes nationalités à se porter volontaires dans le centre de marins dans leur région.

Nous avons apprécié ces réunions avec les directeurs des centres de marins et les avons félicités pour le rôle important qu'ils jouent en aidant les marins.

Réseau international d'aide

Les inspecteurs de l'ITF viennent en aide aux marins à travers le monde. Récemment, Ken Fleming, Inspecteur ITF de Dublin, Irlande, appelait notre bureau de Montréal et demandait notre appui afin d'aider des membres d'équipage du navire FOC Silverstar. Sept membres d'équipage travaillaient toujours à bord bien que leur contrat de travail ait été expiré depuis plus d'un mois. Le collègue Fleming demandait à prendre des arrangements pour le rapatriement des sept membres d'équipage et à assurer qu'ils recevraient tous les argents qui leur étaient dus. En même temps, nous avons reçu un message textuel du navire nous informant que l'indemnité pour heures supplémentaires n'était pas payée à ces marins tel que prévu à la convention collective.

Nous sommes montés à bord du navire et avons rencontré le Capitaine qui a fourni tous les documents exigés pour le rapatriement des marins. Afin de vérifier les déclarations des membres d'équipage à l'effet qu'ils ne recevaient pas le plein salaire mérité, nous avons demandé à voir les registres de salaire, les conventions de travail et les registres des heures travaillées. Grâce à ces documents, nous avons déterminé que les salaires versés étaient basés sur les barèmes de salaires de 2010, avec des taux inférieurs pour heures supplémentaires nous permettant de réclamer la somme de 7000 \$ (US) pour les huit membres d'équipage; quatre d'entre eux étaient toujours à bord alors que les quatre autres marins étaient déjà de retour dans leur pays. L'argent récupéré en leur nom a été transmis aux marins reconnaissants par l'entremise de l'inspecteur ITF aux Philippines.



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Mike GIVEN

More jobs for SIU members

There has been a steady flow of jobs through the Thorold Hiring Hall so far this year. We have seen an increase of more than 40 jobs as compared to last year at this time. This increase can be attributed to ships running through the winter as well as the large number of ships laid up in the area that required extra help for shifting and unloading.

A longer season

Once again fit out was staggered so the STO jobs will be spread out over the next couple of months. The STO jobs combined with extra time job calls will ensure another busy summer. As was the case last year the SIU will be looking to add qualified seafarers to our membership. Anyone with family or friends who want to become seafarers should encourage them to send their resume to one of the hiring halls.

Aboard Algoma vessels

The Algoma Discovery was set to sail in March but an engine room fire which caused substantial damage and a delay of more than a month. The crew returned to the Discovery in late April only to have a second fire cause a further delay to her sailing date. This time Algoma kept the crew on board and the ship is expected to sail before the end of May.

After a prolonged fit out followed by an inspection at the dry dock in Port Weller the Algosteel began its season in early May. The steel work and the dry docking indicate many more years of life for a ship that has been rumoured as being decommissioned.

After more than 45 years of service on the Great Lakes the Algocape has been decommissioned and seems to unfortunately be bound for scrap. In accordance with the CBA several of the crew have already been placed on other ships in the fleet. If any of the crew have not received placement in the 12 months following the permanent lay up of the ship they shall be entitled to severance pay.

International Day of the Seafarer in Thorold

Plans are underway in the port of Thorold to celebrate the International Day of the Seafarer. Last year we held a barbeque to honor the hard work, dedication and sacrifices made by seafarers and we plan on this year's event being bigger and better. Mark June 25th on your calendar and keep an eye on our Facebook page for updates.

Jiimaan and Pelee Islander back in May

The Jiimaan and Pelee Islander, car ferries operating on Lake Erie between Leamington/Kingsville and Pelee Island, have both been out of service for the early part of this season. The Pelee Islander is on dry dock for its 5 year inspection and as could be expected for a ship of its age is undergoing some substantial repairs. In addition to some steel work both propeller shafts are being replaced. It is expected to be back in service by late May. It was discovered that the Jiimaan was leaking some lubricating oil from their propellers which would require dry docking to repair. The ship has been out of service for several weeks. The company hopes to have the Jiimaan back in service by the middle of May.

As reported in the last edition of the Canadian Sailor the arbitration for Owen Sound Transportation and Pelee Island Transportation was held on February 14th. At the time of writing we are still waiting for the arbitrators' decision. We hope to have a decision in the very near future.

(Continues on page 15)

Encore plus d'emplois pour les membres du SIU

Un flot continu d'emplois a été apprécié à la salle d'embauche de Thorold jusqu'ici cette année. Nous avons constaté une augmentation de plus de 40 emplois par rapport à l'année dernière; cette augmentation peut être attribuée aux navires qui ont poursuivi leurs activités cet hiver ainsi qu'au grand nombre de navires qui ont hiverné dans notre région et qui ont requis du personnel additionnel pour le déplacement et le déchargement.

Une saison prolongée

L'appareillage des navires a été réparti sur une longue période et les demandes de relève seront également étalées sur une longue période. Celles-ci combinées aux emplois additionnels qui seront offerts assurent un été fort occupé. De nouveau en 2012, Le SIU sera à la recherche de marins qualifiés pour se joindre à nos membres. Les membres qui ont des parents ou des amis désireux de devenir marins devraient les inciter à faire parvenir leur cv à l'une de nos salles d'embauche.

À bord de navires d'Algoma

Le navire Algoma Discovery était prêt à entreprendre ses activités en mars mais un incendie dans la salle des machines a causé d'importants dommages et un retard de plus d'un mois. L'équipage est retourné à bord en avril mais un deuxième incendie a causé un autre retard. Algoma a gardé l'équipage à bord et l'on prévoit que le navire naviguera avant la fin de mai.

Après un long appareillage suivi d'une inspection au chantier de Port Weller, l'Algosteel a commencé sa saison en mai. Contrairement aux rumeurs qui ont couru à son sujet, les travaux à bord et au chantier de Port Weller indiquent que ce navire poursuivra ses activités pendant de nombreuses autres années.

Après plus de 45 ans de service sur les Grands Lacs, l'Algocape a été désaffecté et semble malheureusement en voie d'être démantelé. Conformément à la convention collective, les membres d'équipage ont été affectés à d'autres navires de la flotte. Si l'un des membres d'équipage n'est pas affecté dans les 12 mois suivants le retrait permanent du navire, il aura droit à l'indemnité de licenciement.

Journée Internationale des Marins à Thorold

Des préparatifs sont en cours au port de Thorold pour célébrer le Jour international du marin. Nous avons tenu l'an dernier un barbecue pour souligner le dur labeur, le dévouement et les sacrifices des marins et nous prévoyons que l'événement de cette année sera encore plus grand et meilleur. Réservez le 25 juin sur votre agenda et vérifiez les mises à jour à ce sujet sur notre page Facebook.

Les Jiimaan et Pelee Islander de retour en Mai

Les traversiers Jiimaan et Pelee Islander qui font la navette sur le lac Erie entre Leamington/Kingsville et Pelee Island, ont tous deux été inactifs pour la première partie de la saison. Le Pelee Islander est en cale sèche pour l'inspection de cinq ans et tel que prévu pour un navire ayant autant d'années de service, il subit d'importantes réparations. En plus de travaux en acier, les deux arbres porte-hélice sont remplacés et l'on prévoit qu'il sera en service fin mai.

Quant au Jiimaan, il a été découvert que de l'huile de lubrification s'échappait des hélices et que le navire devait être mis en cale sèche et hors service pendant quelques semaines. La Compagnie espère le retour du Jiimaan en mai.

Tel que rapporté dans la dernière édition du Marin Canadien les sessions d'arbitrage pour Owen Sound Transportation et Pelee Island Transportation ont été tenues le 14 février. Au moment d'écrire cet article, nous attendons toujours la décision des arbitres et espérons l'obtenir sous peu.

(Suite page 15)



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Mike LUCARZ

On the West Coast

There will be extensive growth in the marine industry in the near future. Many Companies are stating that there will be a significant shortage of skilled mariners not just in Canada but worldwide. The Companies we deal with here on the West Coast have begun in house training in order to fill the void of retirees and promotions. Job vacancies are a forgone conclusion; companies are scrambling to hire more qualified workers. If you know someone who is interested in beginning a career in the Marine Industry, they should send a resume or drop by the SIU Hall in North Vancouver, BC.

Marine PetroBulk

The SIU and Marine PetroBulk have come to terms on the first signed CBA since the employees were organized last year into the SIU. A tally committee was formed on April 30th and the new contract was ratified. With a five year deal in place it gives the company labour stability and the members above average percentage increases in each year. A big thank you to the negotiating committee members Dave Blackburn and John Holland for their dedication and professionalism during the negotiating process.

As the cruise ship industry is in full swing at the time of writing it is expected that the coming months will be yet another busy year for the members employed with MPB.

Lafarge

The company has just purchased the vessel Alison Nicole to add to their fleet and business for the company and members there have been extremely busy. The vessel is 24m X 8m with horsepower of 1350. This vessel is to replace the Jacques Cartier which will be used as a spare vessel in the future.

With the addition of the Allison Nicole, all three vessels are now able to sail to all facilities from Seattle, Campbell River, Texada, Earls Creek, Victoria and all depots in the Lower mainland.

Seaspan Ferries

The SIU and the Company had met numerous times for negotiations over the last few months and we are happy to inform you that we were able to come to terms on a Memorandum of Agreement that has been sent out to the members for ratification. A tally committee will be formed after May 18, 2012 once all the ballots have been collected.

NTCL

The 2012 season will see 4 vessels operating – Vic Ingraham on the MacKenzie River, and the Edgar Kotokak, Kelly Ovayuak and the Pisurayak Kootook in the Western Arctic. NTCL anticipates a 2.5% revenue growth per year for the Deck Cargo and the Bulk Cargo aspect of their business over a ten year period. The long term focus for 2013 and beyond is continued development of the charters contract market to balance cargo delivery. A significant growth in the charter aspect of the Company is also anticipated. Efforts are under way to improve their level of cargo delivery in the MacKenzie River and Western Arctic.

After we were able to come to terms on a new contract with the help of conciliation, the members are getting ready to start fitting the vessels out in early June. An SIU official will be making a trip to Hay River again this spring to visit and update the membership.

Many pension plans are having solvency issues and the NTCL pension is no exception as poor returns on investments have caused a deficit. Federal regulations allow that pension deficits be paid back within 10 years which NTCL requested. The SIU supports the Company's plan to pay over 10 years as we believe the shorter term would put both the Company's ability to operate and our member's employment in jeopardy. A final decision will be made very soon and we will update you as it happens.

Sur la Côte Ouest

Une croissance importante de l'industrie maritime est prévue dans un avenir prochain et plusieurs compagnies s'inquiètent d'une pénurie significative de marins qualifiés non seulement au Canada mais dans le monde entier. Les compagnies avec qui nous traitons ici sur la côte ouest ont entrepris la formation de leur personnel afin de combler des postes libres à la suite de prises de retraite et de promotions. Les offres d'emploi sont nombreuses et les compagnies font tous les efforts pour embaucher des marins qualifiés. Si vous connaissez quelqu'un intéressé par une carrière dans l'industrie maritime, suggérez à cette personne de nous transmettre son cv. à la salle du SIU à North Vancouver.

Marine PetroBulk

Le SIU et Marine PetroBulk ont conclu une première convention collective depuis l'adhésion des membres au SIU. Un comité de dépouillement des votes a été composé le 30 avril et la nouvelle convention a été ratifiée. L'entente de cinq ans procure à la Compagnie la stabilité de la main-d'oeuvre et aux membres des augmentations salariales au-dessus de la moyenne à tous les ans. Nous remercions les membres du comité de négociation Dave Blackburn et John Holland pour leur dévouement et leur professionnalisme pendant le processus de négociation.

Alors que l'industrie des navires de croisière est en pleine activité, l'on peut prévoir que nos confrères à l'emploi de MPB seront fort occupés.

Lafarge

Lafarge a récemment fait l'acquisition du navire Alison Nicole. À la suite de l'ajout de ce navire, nos confrères connaissent plein d'activités. Le navire de 24 mètres x 8 mètres est doté d'un moteur de 1350 hp. Ce navire remplacera le Jacques Cartier qui sera employé comme navire de réserve dans l'avenir.

Grâce à l'ajout du Allison Nicole, les trois navires de Lafarge peuvent se rendre à toutes les installations de Seattle, Campbell River, Texada, Earls Creek, Victoria et la vallée du Bas-Fraser.

Seaspan Ferries

De nombreuses négociations ont été tenues entre le SIU et la compagnie au cours des derniers mois et nous sommes heureux d'annoncer qu'un protocole d'entente a été transmis aux membres pour leur ratification. Un comité de dépouillement des votes sera formé après que tous les votes auront été reçus.

NTCL

Quatre navires seront en activité durant la saison 2012. Le Vic Ingraham sur le fleuve MacKenzie et les Edgar Kotokak, Kelly Ovayuak et Pisurayak Kootook dans l'Arctique de l'Ouest. NTCL prévoit une croissance annuelle de revenu de 2,5% pour les cargaisons du pont et en vrac au cours des dix prochaines années. L'objectif pour 2013 et les années à venir est de promouvoir le développement continu des contrats d'affrètement afin d'équilibrer la livraison de cargaisons. La Compagnie prévoit également une croissance importante des affrètements sur le fleuve MacKenzie et dans l'Arctique de l'Ouest.

Maintenant qu'une convention a été conclue avec l'aide d'un conciliateur, les membres sont prêts à appareiller les navires en juin. Un représentant du SIU fera le voyage à Hay River afin de rencontrer et renseigner les membres.

Plusieurs régimes de retraite connaissent des difficultés de solvabilité et le régime de NTCL ne fait pas exception alors qu'un faible rendement sur investissements a causé un déficit. Les règlements fédéraux permettent que ces déficits soient repayés en moins de dix ans, ce que NTCL demandait. Le SIU appuie le projet de la Compagnie de repayer en dix ans car nous croyons qu'un délai plus court mettrait en péril la capacité de la Compagnie de poursuivre ses activités et de procurer des emplois à nos membres. Une décision finale sera prise très bientôt et nous vous renseignerons à ce moment.



Final Sailing

Voyage final



Alain Croteau

Brother Alain Croteau who joined the S.I.U. on July 24th, 1978 passed away on December 31st, 2011 at age 51. He worked on the Beavercliffe Hall and his last vessel the Algomarine.

Confrère Alain Croteau qui s'est joint au S.I.U. le 24 juillet 1978 est décédé le 31 décembre 2011 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé à bord du Beavercliffe Hall et de son dernier navire l'Algomarine.



Zella Wilson

Sister Zella Wilson who joined the S.I.U. on March 15th, 1973 passed away on February 1st, 2012 at age 92. She worked on the Gleneagles and her last vessel the H.M. Griffith.

Consoeur Zella Wilson qui s'est jointe au S.I.U. le 15 mars 1973 est décédée le 1 février 2012 à l'âge de 92 ans. Elle a travaillé à bord du Gleneagles et de son dernier navire le H.M. Griffith.



Bertrand Laferte

Brother Bertrand Laferte who joined the S.I.U. on August 30th, 1953 passed away on April 13th, 2012 at age 81. He worked on the Pictou and his last vessel the Mantadoc.

Confrère Bertrand Laferte qui s'est joint au S.I.U. le 30 août 1953 est décédé le 13 avril 2012 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Pictou et de son dernier navire le Mantadoc.



Gord Augustus

Brother Gord Augustus who joined the S.I.U. on April 16th, 1957 passed away on January 5th, 2012 at age 77. He worked on the John F. Misener and his last vessel the Black River.

Confrère Gord Augustus qui s'est joint au S.I.U. le 16 avril 1957 est décédé le 5 janvier 2012 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du John F. Misener et de son dernier navire le Black River.



Arsène Thibault

Brother Arsène Thibault who joined the S.I.U. on September 23rd, 1965 passed away on January 30th, 2012 at age 93. He worked on the Perry Père Nouvel and his last vessel the Camille Marcoux.

Confrère Arsène Thibault qui s'est joint au S.I.U. le 23 septembre 1965 est décédé le 30 janvier 2012 à l'âge de 93 ans. Il a travaillé à bord du Perry Père Nouvel et de son dernier navire le Camille Marcoux.



Rejean Simard

Brother Rejean Simard who joined the S.I.U. on April 30th, 1970 passed away on April 20th, 2012 at age 70. He worked on the Global Envoy and for Société des Traversiers du Québec.

Confrère Rejean Simard qui s'est joint au S.I.U. le 30 avril 1970 est décédé le 20 avril 2012 à l'âge de 70 ans. Il a travaillé à bord du Global Envoy et pour la Société des Traversiers du Québec.



Pierre Giguère

Brother Pierre Giguère who joined the S.I.U. on July 23rd, 1980 passed away on December 27th, 2011 at age 51. He worked on the John F. Misener and his last vessel the Birchglen.

Confrère Pierre Giguère qui s'est joint au S.I.U. le 23 juillet 1980 est décédé le 27 décembre 2011 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé à bord du John F. Misener et de son dernier navire le Birchglen.



Edith Crocker

Sister Edith Crocker who joined the S.I.U. on July 5th, 1984 passed away on February 28th, 2012 at age 70. She worked on the Saguenay and her last vessel the Frontenac.

Consoeur Edith Crocker qui s'est jointe au S.I.U. le 5 juillet 1984 est décédée le 28 février 2012 à l'âge de 70 ans. Elle a travaillé à bord du Saguenay et de son dernier navire le Frontenac.



Fred Quigley

Brother Fred Quigley who joined the S.I.U. on December 7, 1949 passed away on April 21st, 2012 at age 87. He worked on the Princess Helene and he last worked for C.N. Marine Corporation.

Confrère Fred Quigley qui s'est joint au S.I.U. le 7 décembre 1949 est décédé le 21 avril 2012 à l'âge de 87 ans. Il a travaillé à bord du Princess Helene et pour C.N. Marine Corporation.



Edgar Nurse

Brother Edgar Nurse who joined the S.I.U. on July 27th, 1968 passed away on December 20, 2011 at age 79. He worked on the Lemoyne and his last vessel the Algomarine.

Confrère Edgar Nurse qui s'est joint au S.I.U. le 27 juillet 1968 est décédé le 20 décembre 2011 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Lemoyne et de son dernier navire l'Algomarine.



Gratien St Pierre

Brother Gratien St Pierre who joined the S.I.U. on November 6th, 1952 passed away on March 3, 2012 at age 85. He worked on the Kingdoc and for Société des Traversiers du Québec.

Confrère Gratien St Pierre qui s'est joint au S.I.U. le 6 novembre 1952 est décédé le 3 mars 2012 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Kingdoc et pour la Société des Traversiers du Québec.



Hector Hillier

Brother Hector Hillier who joined the S.I.U. on July 3rd, 1949 passed away on April 28th, 2012 at age 89. He worked on the Sterncliffe Hall and his last vessel the Algomarine.

Confrère Hector Hillier qui s'est joint au S.I.U. le 3 juillet 1949 est décédé le 28 avril 2012 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Sterncliffe Hall et de son dernier navire l'Algomarine.



Kenneth Staples

Brother Kenneth Staples who joined the S.I.U. on June 8th, 1956 passed away on January 3, 2012 at age 84. He worked on the Cove Transport and his last vessel the Oakglen.

Confrère Kenneth Staples qui s'est joint au S.I.U. le 8 juin 1956 est décédé le 3 janvier 2012 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Cove Transport et de son dernier navire l'Oakglen.



Shirley Gauthier

Sister Shirley Gauthier who joined the S.I.U. on August 31st, 1972 passed away on February 27th, 2012 at age 87. She worked on the John O. McKellar and her last vessel the Lake Wabush.

Consoeur Shirley Gauthier qui s'est jointe au S.I.U. le 31 août 1972 est décédée le 27 février 2012 à l'âge de 87 ans. Elle a travaillé à bord du John O. McKellar et de son dernier navire le Lake Wabush.



Brent Perry

Brother Brent Perry who joined the S.I.U. on February 28th, 1994 passed away on March 7th, 2012 at age 52. He worked with Valley Towing and for Northern Transportation Company Limited.

Confrère Brent Perry qui s'est joint au S.I.U. le 28 février 1994 est décédé le 7 mars 2012 à l'âge de 52 ans. Il a travaillé avec la Valley Towing et pour la Northern Transportation Company Limited.



John Pearson

Brother John Pearson who joined the S.I.U. on May 25th, 1949 passed away on January 19th, 2012 at age 81. He worked on the Redfern and his last vessel the Salarium.

Confrère John Pearson qui s'est joint au S.I.U. le 25 mai 1949 est décédé le 19 janvier 2012 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Redfern et de son dernier navire le Salarium.



Achille Fortin

Brother Achille Fortin who joined the S.I.U. on June 30th, 1957 passed away on March 2nd, 2012 at age 73. He worked on the Shiercliffe Hall and his last vessel the David K. Gardiner.

Confrère Achille Fortin qui s'est joint au S.I.U. le 30 juin 1957 est décédé le 2 mars 2012 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé à bord du Shiercliffe Hall et de son dernier navire le David K. Gardiner.



Howard Strowbridge

Brother Howard Strowbridge who joined the S.I.U. on August 30th, 1977 passed away on December 16th, 2011 at age 52. He worked on the Mantadoc and his last vessel the Pineglen.

Confrère Howard Strowbridge qui s'est joint au S.I.U. le 30 août 1977 est décédé le 16 décembre 2011 à l'âge de 52 ans. Il a travaillé à bord du Mantadoc et de son dernier navire le Pineglen.



David Leblanc

Brother David Leblanc who joined the S.I.U. on June 20th, 1957 passed away on February 8th, 2011 at age 74. He worked on the Sterncliffe Hall and his last vessel the Algobay.

Confrère David Leblanc qui s'est joint au S.I.U. le 20 juin 1957 est décédé le 8 février 2011 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé à bord du Sterncliffe Hall et de son dernier navire l'Algobay.



Benoit Lapierre

Brother Benoit Lapierre who joined the S.I.U. on May 8th, 1982 passed away on December 21st, 2011 at age 49. He worked for Coopérative de Transport Maritime et Aérien.

Confrère Benoit Lapierre qui s'est joint au S.I.U. le 8 mai 1982 est décédé le 21 décembre 2011 à l'âge de 49 ans. Il a travaillé pour la Coopérative de Transport Maritime et Aérien.





Around the Ports

Autour des Ports



Back/Arrière: Alex Morris, Denis Vanden Eynden, Rick Lavallee, Roel Acierto, Fred Gagne, Athumani Mkeyenge, Walter Rose. Front/Devant: Mohamed Lahdiri, Ron Elgie, Kyle Leaney, Sherwin Goodman, Randy Densmore



Glenda Peattie, Bertrand Gamelin



Jerry Radaza, Guy Tardif



Dan Anderson, Glenn Keeping, Willoughby Harvey



Elizabeth Hopkins, May Bowerman, Jacqueline Delorey



Dale Slade, Roger Ritchie, Steve Reid, Gary Bond, Morris Francis, Tony Carter, Sheldon Marks, Terry Sharron, Don Coleman, Wanda Pye, Dan Duquette, Angus Enwood, Bryce Swan



Joanne Nash, June Daniels



Porfirio Perneta, Reimar Omandam



Shannon Harvey



Winston Gill, Archibald Layne



Front/Devant: Alex Ferguson, Michel Boucher, Ron Elgie, Kelly Keeping, Blandford Keeping, Norm Kinslow, Back/Arrière: Nassor Subah, Jerry Radaza, Guy Tardif, Robert Eckmier, Elvin Mallett, Leslie Harvey, Mike Morrisette



Henry Riles, Dave MacKenzie, George Seymour, Shannon Harvey



Around the Ports

Autour des Ports



Nelson Auger



Herve Dufour



Greg Harvey, Ted Fitzgerald, Rodney Harris



Walwyn Gill, Janet Gates



Raymond Kennedy, James Chaisson, Markku Parkkari, Bonifacio Seridio, Jeff MacPhee, Gilles Rouleau



Ivan Bryan, Gilbert Hansford, Claude MacDonald, Gary Bateman, Angela Pelley



Brian Gouthro, Clifford Lillington, Don Gouthro

News

NTCL Agreement Ratified

We are pleased to report that the members working for Northern Transportation Company Limited (NTCL) have ratified a new collective agreement. It was a very long and drawn out affair to get to a vote and with the help of a Federal Conciliation Officer we were able to reach an agreement.

Although the agreement contained some concessions, all in all, it was acceptable to the members. NTCL is not in a very good financial position at the moment and we feel that this agreement will give them some room and time to restructure what needs fixing. Let's be clear; it is not and it was not, the SIU membership who got NTCL into a hole to begin with and thankfully, our long term members with the Company saw fit to help them out as much as they could. The members working for NTCL have our greatest respect for working with the Company during these tough times and we are confident the company can rebound.

2012 marks the 100th year of operation for the port of Hamilton. The port generates \$5.9 billion in economic activity and handles 11 million tonnes of cargo from the 700 ships that use the facilities each year. These numbers currently put Hamilton as the fifth busiest port on the Great Lakes. Over the past few years millions have been spent to improve the port facilities with the hopes of attracting more business to the port.

Your documents must be valid

Once again I would like to remind everyone to make sure your certificates are valid and up to date. Passports and Transport Canada Medicals must be valid for the entire time you are on the ship. Don't take a chance on missing out on work because of an expired document.

We encourage everyone to follow us on Facebook and Twitter. It is a great way to get quick updates on Union activities as they happen.

Work safe and have a great summer.

Actualité

Ratification de la convention avec NTCL

Nous sommes heureux d'annoncer que les membres à l'emploi de Northern Transportation Company Limited (NTCL) ont ratifié une nouvelle convention collective. Le processus fut long et complexe afin d'obtenir un vote et nous avons réussi à conclure une entente avec l'aide d'un officier fédéral de conciliation.

Bien que l'accord contienne quelques concessions, tout compte fait, il était acceptable aux membres. NTCL n'est pas en très bonne position financière présentement et nous croyons que cette convention leur donnera l'opportunité d'apporter les correctifs nécessaires. Soyons clairs cependant; les membres du SIU n'ont pas créé les difficultés financières de NTCL. Nos membres, dont plusieurs comptent de nombreuses années de service au sein de la compagnie, ont tout fait pour aider la direction. Nous avons le plus grand respect pour nos membres qui travaillent chez NTCL et nous sommes confiants que la compagnie retrouvera la rentabilité.

En 2012, le Port d'Hamilton célèbre son 100e anniversaire. L'activité économique annuelle du port atteint 5,9 milliards de dollars provenant des onze millions de tonnes de cargaison des quelques 700 arrivages. Ces données placent le port d'Hamilton au cinquième rang parmi les ports sur les Grands Lacs. Au cours des dernières années, des millions ont été investis afin d'améliorer les installations portuaires et accroître l'activité économique du port.

Vos documents doivent être valides

De nouveau, nous rappelons à tous nos confrères d'assurer que leurs certificats sont valides et à jour. Les passeports et les certificats médicaux de Transport Canada doivent être valides pour la pleine durée de votre séjour à bord du navire. Ne prenez pas le risque de perdre un emploi à cause d'un document expiré.

Nous vous encourageons tous à nous suivre sur Facebook et Twitter. C'est une excellente façon de vous renseigner sur les activités du Syndicat dès qu'elles se produisent.

Travaillez prudemment et profitez d'une excellente saison.



Seafarers' Medical Plan : Update

Dear Brothers and Sisters,

Following the renewal of major collective agreements with participating contracted companies, on April 11th, the Board of Trustees agreed to improve the Plan's benefits effective July 1st, 2012. New booklets will be made available shortly.

Yours fraternally,

Michel Desjardins, Chairperson Seafarers' Medical Plan /Président du comité fiduciaire

Jim Given et Michel Galarneau, Trustees /Fiduciaires

Lana Smyth, Administrator /Administratrice

You can reach us / Vous pouvez nous rejoindre:

514.931.0550 • 1.855.605.0550 (Toll Free/Sans frais) • Fax 514.931.0399

Régime médical des marins : Mise à jour

Chers Confrères et Consœurs,

Suite au renouvellement de conventions collectives majeures avec des compagnies participantes sous contrat avec le Syndicat, le 11 avril, les fiduciaires du Régime ont convenu de bonifier le Régime à compter du 1er juillet 2012. De nouveaux livrets seront disponibles bientôt.

Fraternellement ,

Ottawa will assist veterans to retrain....: what are we doing for navy veterans to get jobs at sea?

At the beginning of 2012, Prime Minister Harper announced the creation of a program that would assist veterans to find work in the construction industry. The Prime Minister stated that "if a former soldier can drive an assault vehicle, he shouldn't have any problem steering a bulldozer". An interesting statement.

Over the last 15 years we have met a significant number of NAVY veterans who dream of returning "to sea" and whose experience and marine qualifications are barely recognized if at all. For these veterans, Mr. Harper "we are missing the boat.."

At the time when there is a serious labour shortage and a serious lack of financing for men and woman with the qualifications necessary to safely carry out the dangerous job of seafarer, here comes the announcement of an assistance program for veterans who have courageously served our country. What about the NAVY veterans who have served our country equally well? They all deserve our gratitude. Together, we must ensure that the NAVY veterans, and there are a great number of them who want to return to sea, are able to, and that their maritime certificates and qualifications they have earned be awarded the required equivalence in the Merchant marine. Surely, we owe them our gratitude and recognize their contribution to our country.

When we see that to join the Navy, an English speaking recruit must undergo seven and a half months of training, and a French speaking recruit must undergo nine months of training, including a month and a half of language familiarization for the safe and efficient performance of his duties, there is good reason to question why their seafarers' certificates are not systematically recognized. To date, Transport Canada has not provided any satisfactory answers. We realize however seafarers who served in the Navy are left to deal with this issue on their own and for the most part on a case by case basis at their regional Transport Canada (TC) offices. TC office personnel do not have any clear national directives to apply.

We raised this issue at the last meeting of the Canadian Marine Advisory Committee in April. It is obvious that, to date, there is no real political will to help these seafarers find retraining and pursue a career at sea.

Ottawa aidera les vétérans à se recycler.... : et pour les gars de la "navy" on fait quoi?

En début d'année 2012, le premier ministre Harper, annonçait la création d'un programme devant aider les anciens combattants à se trouver un emploi dans l'industrie de la construction. Le premier ministre faisait valoir que "si un ancien soldat est capable de conduire un char d'assaut, il ne devrait pas éprouver de problèmes à piloter un bulldozer". Très intéressant.

Mais pour avoir rencontré au cours des 15 dernières années de nombreux gars vétérans de la NAVY qui rêvent de revenir "à la mer" et pour lesquels leur expérience et leurs brevets maritimes sont mal ou pas du tout reconnus, monsieur Harper "nous manquons le bateau".

En pleine pénurie de main d'œuvre, en pleine pénurie de financement pour former la main d'œuvre qualifiée nécessaire à la pratique sécuritaire du dangereux métier de marin, voilà qu'est annoncé ce programme d'aide aux vétérans ayant courageusement servi le pays. Et les gars de la NAVY eux? La réalité, c'est qu'ils ont servi le pays autant que les soldats. Ils méritent toute notre reconnaissance. Collectivement nous devons faire en sorte pour ceux qui veulent revenir au maritime, et ils sont nombreux, que leurs brevets maritimes bénéficient des équivalences nécessaires dans la marine marchande. Nous leur devons simplement toute notre reconnaissance. Simplement.

Quand on constate que dans la Navy, une recrue anglophone doit suivre 7 mois et demi de formation pour devenir matelot, 9 mois pour une recrue francophone en incluant 1 mois et demi de familiarisation linguistique avec l'exercice sécuritaire du métier et que leurs brevets maritimes ne sont pas systématiquement reconnus, il y a lieu de se poser quelques questions. À date les réponses reçues par Transport Canada sont loin d'être éloquentes. Nous constatons que les marins de la Navy sont laissés à eux même, et dans la plupart du temps au cas par cas dans leur bureaux régionaux de TC qui eux, n'ont pas de directives nationales claires à appliquer.

Nous avons soulevé ce problème lors la dernière réunion du Comité consultatif maritime canadien en avril. Il est clair qu'il y a pas à date de réelle volonté politique d'aider ces marins à se recycler.