

THE CANADIAN
SAILOR

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



Ride The Wave
Suivez La Vague

LE **MARIN**
CANADIEN

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



Canadian publication mail, contract no: 40051129, Vol. 58 No. 3 September / Septembre 2012



Ocean Traverse Nord ready for dredging contract

Ocean Group celebrates
40th anniversary
More details on page 8

L'Océan Traverse Nord prête à débiter ses travaux

Groupe Océan fête son
40e anniversaire
Voir détails en page 9

The **Claude A. Desgagnés**
sails under the Canadian flag
and is trading in the Arctic

Le Claude A. Desgagnés sous
drapeau canadien et à l'œuvre
dans l'Arctique

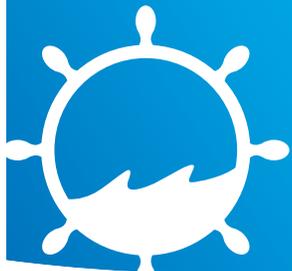


**MLC, 2006 – The Seafarers'
Bill of Rights – will enter into
force in 12 months**

See page 7

**MLC, 2006 - La déclaration des
droits des marins entrera en
vigueur dans 12 mois**

Voir page 7



From your President

Michel Desjardins

Le mot du Président



The Canadian maritime industry is booming

The maritime industry is enjoying another excellent season. The majority of available ships are pursuing their operations and dispatchers in the SIU hiring halls are managing, thanks to their tireless efforts, to fill all the jobs offered by the companies.

Again this year, a growing number of ships are travelling to regions farther north in order to provide products and services required by the communities living there permanently.

In this edition, you will find photographs of vessels added by companies under contract with the SIU, which confirm the vitality of our industry. Interesting jobs are being offered in all our hiring halls to SIU members as well as to any sailors wanting to join us. More and more, the Canadian fleet is offering excellent job opportunities and the future for our industry looks promising.

The SIU of Canada at the SIUNA Conference

We will be participating in the Quinquennial SIUNA Conference which takes place this September. As an affiliated union, we have been invited to present a report on our Union activities. Following are the main topics covered in our report:

- The cabotage laws in force in a number of countries are attracting attention and Canada is no exception. We have become aware of new initiatives from foreign shipowners wanting special permits to operate their vessels in very specific niche areas, such as seismic detection within short distance from Canada's coastlines. It is of primary importance to prevent special permits being issued to foreign shipowners when any work can be performed efficiently by ships registered in Canada crewed by Canadian seafarers. We cited the recent adoption by the Australian government of very strict coasting trade laws to protect Australian seafarers' jobs and shipowners' rights. We must remain focused on the supremacy of our cabotage laws.
- Our report includes the positive impact resulting from the removal of the 25% tariff on importing foreign built vessels. The maritime industry in Canada is benefitting from a favorable wind, as large Canadian companies are importing ships equipped with the most advanced technologies and our SIU sailors are benefitting from a new boom in Canadian maritime shipping.
- We highlighted the result of the close cooperation between the SIU of Canada and the SIUNA and the support of their respective governments that has made it possible to shelve the completely unrealistic and unattainable regulations proposed by the State of New York regarding ballast water management. We also mentioned the considerable support received from Governor Cuomo of the State of New York.
- Our report also includes an overview of the initiatives taken by Canadian shipowners to develop new routes through the Arctic and steps undertaken by the Canadian Government to assert our country's sovereignty in these regions.

Stephen Harper returns to the Arctic

Prime Minister Harper left Ottawa on August 20th for a visit to the Canadian Arctic. This is Harper's seventh trip to the North and on his return, we expect him to announce projects his government intends to undertake to ensure

development in this region.

On previous trips, he announced the construction of icebreakers and ships that will be used by the Canadian Coast Guard to assert Canada's authority in the Arctic. We must point out that in addition to previous announcements by the Prime Minister, Jim Flaherty, the Minister of Finance, announced earlier this year, when he tabled the 2012 budget, that 5.2 billion will be allocated over a period of eleven years to the Canadian Coast Guard to purchase new ships and helicopters.

Ocean Traverse Nord

Following a christening ceremony held at the Port of Quebec on August 16, Groupe Océan's brand new dredge, the Océan Traverse Nord, is ready to start work. She was built at Groupe Océan's Isle-aux-Coudres shipyard by members of the SIU and will be used to dredge the Traverse Nord, a 30 some kilometre stretch between Saint-Jean on Île d'Orléans and Cap Gribane north of Île-aux-Grues. Built at a cost of 25 million dollars, the trailing suction hopper dredge acts like a vacuum cleaner to remove sand and earth that have accumulated on the river bed.

We would like to congratulate the administration and our fellow members at Océan's Isle-aux-Coudres shipyard for this considerable accomplishment.

Shipping under flags of convenience must end

Paddy Crumlin, President of the International Transport Workers Federation (ITF) and National Secretary of the Maritime Union of Australia cites the Australian Government as an example for having adopted a group of laws that will protect merchant seafarers for many years to come.

The Australian Government has shown that it is possible to put a stop to shipping under flags of convenience and abuses that occur regularly on board ships operating under these registers.

The Day of the Seafarer in Thorold

June 25th is becoming more and more significant for SIU members. For the second year in a row, SIU members, accompanied by their sisters and brothers, retired members, company representatives, politicians and friends, celebrated the Day of the Seafarer in Thorold. Conversations were animated with the pleasure of meeting with good friends and the event was enjoyed by all participants.

More additions to Groupe Desgagnés' fleet

Congratulations to the Groupe Desgagnés and its President and Owner, Louis-Marie Beaulieu, following the addition of a ninth ship to its dry cargo fleet. The M/V Claude A. Desgagnés, a 138 metre ship, is currently in operation ensuring the delivery of supplies to communities in the Arctic.

The Sarah Desgagnés returns under Canadian flag

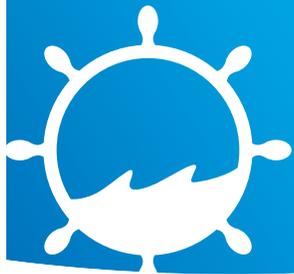
After an absence of nearly two years in service overseas and registration under a foreign flag, the Sarah Desgagnés is back sailing under Canadian flag. A crew of SIU seafarers boarded the 147.5 metre tanker in Sarnia and will be assigned to transport petroleum products to various destinations in the Arctic.

Minister MacMillan retires

Norman MacMillan is stepping down and will not be seeking a new mandate during the Quebec provincial elections on September 4. Norman MacMillan was first elected in 1989 and has always been re-elected without ever being defeated in his riding. Quebec Minister for Transport, Norman MacMillan was known for his involvement in the maritime community and was always ready to offer his support to SIU members. When he announced that he would be stepping down from political life, MacMillan stated that he wanted to spend more time with his family.

On behalf of the SIU membership, we would like to wish him a long and happy retirement.

Michel Desjardins
President



L'industrie maritime canadienne en plein essor

L'industrie maritime connaît une autre excellente saison. La grande majorité des navires disponibles poursuivent leurs activités et les répartiteurs dans les salles d'embauche du SIU parviennent, grâce à leurs efforts soutenus, à combler toutes les offres d'emploi des compagnies.

De nouveau cette année, un nombre croissant de navires de rendent dans les régions plus au Nord afin de procurer les produits et services que requièrent les collectivités qui y vivent en permanence.

Vous trouverez dans cette édition, des photos de navires qui ont été ajoutés par des compagnies sous contrat avec le SIU et qui confirment la vitalité de notre industrie. Dans toutes nos salles d'embauche, d'intéressants emplois sont offerts aux membres du SIU ainsi qu'à tous les marins désireux de se joindre à nous. De plus en plus, la flotte canadienne offre d'excellentes opportunités d'emploi et l'avenir de notre industrie s'annonce prometteur pour l'avenir.

Le SIU du Canada au congrès du SIUNA

Nous prendrons part au congrès quinquennal du SIUNA qui sera tenu en septembre. A titre de syndicat affilié, nous sommes invités à soumettre un rapport sur les activités de notre syndicat. Voici quelques sujets traités dans notre rapport :

- Les lois sur le cabotage en vigueur dans plusieurs pays retiennent l'attention et le Canada ne fait pas exception. Nous constatons de nouvelles initiatives d'armateurs étrangers qui veulent prendre position dans des créneaux bien particuliers dans notre pays, tel que dans le secteur de détection de séisme à courte distance des côtes du Canada. Il est de toute première importance d'empêcher les demandes d'armateurs étrangers lorsque le travail peut être effectué par des navires canadiens employant des marins canadiens. Nous citons l'adoption récente par le gouvernement de l'Australie de lois très strictes sur le cabotage afin de protéger les emplois des marins et les droits des armateurs australiens. Il faut maintenir notre attention sur la suprématie de nos lois sur le cabotage.
- Notre rapport comprend les retombées du retrait des droits de 25% sur l'importation de navires construits à l'étranger. L'industrie maritime au Canada profite d'un vent favorable, les grandes compagnies canadiennes importent des navires dotés des plus récentes technologies et nos marins canadiens profitent du nouvel essor du commerce maritime au Canada.
- Nous mettons en valeur l'étroite collaboration entre le SIU du Canada et le SIUNA et l'appui de leurs gouvernements respectifs qui ont permis de reléguer aux oubliettes les règlements totalement irréalistes et irréalisables proposés par l'État de New York sur la gestion des eaux de ballast. Nous mentionnons également l'importance de l'appui du gouverneur Cuomo de l'état de New York.
- Notre rapport contient également un aperçu des initiatives d'armateurs canadiens dans le développement de nouvelles routes dans les régions arctiques et des démarches entreprises par le gouvernement du Canada afin d'affirmer la souveraineté de notre pays dans ces régions.

Stephen Harper de nouveau dans l'Arctique

Le Premier ministre Harper a quitté Ottawa le 20 août à destination de l'Arctique canadien. C'est le septième voyage d'Harper dans cette région et il faut prévoir qu'à son retour, il annoncera des projets que son gouvernement entend poursuivre afin d'assurer le développement de cette région.

Il a déjà annoncé lors de voyages précédents, la construction de brise-glaces et de navires qui seront exploités par la Garde côtière canadienne afin d'affirmer l'autorité du Canada dans l'Arctique. Il faut souligner qu'en plus d'annonces précédentes par le Premier ministre, le ministre des Finances Jim Flaherty annonçait plus tôt au moment du dépôt du budget 2012 que 5,2 milliards sur une période de onze ans seront alloués à la Garde côtière canadienne pour l'achat de navires et hélicoptères neufs.

Ocean Traverse Nord

À la suite d'une cérémonie de bénédiction tenue au port de Québec le 16 août, la toute nouvelle drague du Groupe Océan, l'Océan Traverse Nord est sur le point d'entreprendre ses activités. Construite au chantier du Groupe Océan à l'Isle-aux-Coudres par des ouvriers membres du SIU, la drague sera affectée au dragage de la Traverse Nord, un tronçon d'environ 30 kilomètres entre Saint-Jean sur l'île d'Orléans et Cap Gribane, au nord de l'île-aux-Grues. Construite au coût de 25 millions de dollars, la drague à élinde traînante aspire à la manière d'un aspirateur le sable et la terre accumulés sur les fonds.

Nous félicitons la direction et nos confrères du Chantier maritime Océan à l'Isle-aux-Coudres pour cette importante réalisation.

La navigation sous pavillon de complaisance doit cesser

Paddy Crumlin, Président de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et également Secrétaire-trésorier du Syndicat maritime d'Australie cite le gouvernement australien en exemple pour avoir adopté un ensemble de lois qui protégeront les marins marchands pendant de nombreuses années dans l'avenir.

Le gouvernement australien a démontré qu'il est possible de mettre fin à la navigation sous pavillon de complaisance et aux abus qui surviennent régulièrement à bord de certains navires exploités sous ces registres.

Journée internationale des marins à Thorold

Le 25 juin prend de plus en plus d'importance dans l'agenda des membres du SIU. Pour une deuxième année, les membres du SIU accompagnés de leurs consœurs et confrères, membres retraités, représentants de compagnies, politiciens et amis ont célébré la journée internationale des marins à Thorold. Le plaisir de retrouver de bons amis animait les conversations et tous les participants ont apprécié l'événement.

Groupe Desgagnés ajoute à sa flotte

Félicitations au groupe Desgagnés et à son Président et Propriétaire M. Louis-Marie Beaulieu à la suite de l'ajout d'un 9e navire à sa flotte de cargo sec. Le M/V Claude A. Desgagnés, un navire de 138 mètres, est présentement en opération, assurant le ravitaillement des communautés de l'Arctique.

Le Sarah Desgagnés de retour sous drapeau canadien

Après un séjour de presque deux années en service outre-mer sous drapeau étranger, le Sarah Desgagnés est de retour sous drapeau canadien. Un équipage de marins du SIU est monté à bord du pétrolier de 147,5 mètres à Sarnia et sera affecté au transport de produits pétroliers à destination des régions arctiques.

Le ministre MacMillan prend sa retraite

Norman MacMillan tire sa révérence et ne sollicite pas un nouveau mandat lors des élections provinciales tenues au Québec le 4 septembre. Norman MacMillan a été élu la première fois en 1989 et a été réélu depuis, sans jamais connaître la défaite dans son comté.

Ministre délégué aux Transports du Québec, M. MacMillan était reconnu pour son engagement envers la communauté maritime et était toujours prêt à donner son appui aux membres du SIU. Au moment d'annoncer son départ de la vie politique, M. MacMillan a déclaré vouloir passer plus de temps avec sa famille.

Au nom des membres du SIU, nous lui souhaitons une longue et agréable retraite.

Michel Desjardins
Président



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

V Ships /Algoma

Over the course of the last few weeks we have entered into some very interesting and serious meetings with V.Ships regarding the Belgium Class vessels, Training, Cooks winter work and other pressing issues. This is a very, very brief summary of those meetings as they are still ongoing:

On the Belgium Class vessels we are still trying to figure out the best way for the vessels to operate and what the staffing levels should be. As reported in the last edition of the Canadian Sailor, it is just not working the way it is. We support the use of the QMED position, as does the Company, but figuring out how to best utilize this position is the challenge. Currently, the vessels are being used as training vessels and this may be where the issue is. Are there enough bodies onboard to be training someone else or do we eliminate the training aspect and run with a straight compliment of QMED's? With this said do the current QMED's onboard have enough time for both BW and ERR, and if so why have they not written for the certification? In order for the Belgium class vessels to run, QMED's must work in both the engine and deck departments and this was the whole idea behind the vessels having QMED's. Flexibility onboard based on the crew being trained for both departments. Somewhere along the line the ball was dropped and we ended up with vessels that "appear" to be short staffed, but have crews who "should" be better trained. We will continue to work on this and hopefully, and I mean hopefully, we will get it right once and for all.

Training is also becoming an urgent issue when it comes to AB's and MA's. Over the course of the next couple of years we will need 48 new permanent AB's and many new MA's. Where will we find them? For some unknown reason, our OS seem to be content on remaining OS as we see very little progression up to the wheelhouse. So this forces us to look at new entry candidates for a Seafaring career and of course this means training. As we are all too familiar, our industry has no such thing as an apprentice program and our training schemes over the years have been less than shall we say "successful". So we are sitting down with both Algoma and V.Ships to try and figure out how we can prepare for the needs of tomorrow. Problem is, we want training, we need training, we must have training but no one seems prepared to want to pay for training!

Winter Work Cooks have been more than patient when it comes to waiting for answers regarding who was onboard when, who is entitled to what and when will we get it!! This past winter, in an effort to keep contractors cooks away from our vessels (and shipkeepers wives, no offence intended) we allowed winter cooks onboard the vessels when the SIU crew were on layoff as long as the jobs came through the halls and the regular crew were given first right of refusal. Well, it has turned into a bit of a problem area as we try to figure out what constitutes "winter cooks" which runs into what constitutes extra meals, how many and who is entitled. We met on this issue August 7, 8th and 9th and we have more meetings planned. I will be able to answer every ones questions soon I hope, so stay tuned!!!

We also had a discussion about the "list" with V Ships. This is of course regarding a member's ability to sail with V.Ships. We are happy to report that several members have been removed from this "list" and are now able to resume employment with V.Ships on CSL vessels. It is very important should you find yourself on this list, to keep records of your employment and obtain testimonials from Captains and Chiefs regarding your conduct and work ethic from other companies you work for. These can then be presented to help remedy the situation. As a note of caution...drugs, alcohol, violence, etc usually result in never being able to sail for a contracted company again.

Algoma

We are in the planning stages of setting up meetings with Algoma regarding training and will be using the same approach as with V.Ships. As we are all aware Algoma's new builds will also be coming on stream very soon and the needs will be the same for AB and MA. On the ATL front members with Tanker Certification are also at a premium and we would urge members to find a course for tanker employment.

We are also cleaning up several outstanding issues with Algoma over member's

grievances and will be in touch with those affected once things get settled. The process can sometimes be a long one as it involves lengthy investigations, research and negotiation for settlements. As much as you may feel you are right in your grievance, the company feels just as strongly that they are so it takes time to work it through.

We had a few confusing days with Algoma over wage increase rates on bulkers and tankers but in the end we were able to get it straightened out and all is well on that front.

Armed Forces Training Recognition

For some time we have been after the powers that be to recognize the training that our Navy personnel go through and credit that towards STCW certification for the Merchant Fleet. We are happy to say that a couple of weeks ago a young ex-navy veteran from Welland Ontario had his training validated and received equivalency documentation from Transport Canada toward STCW. In fact, with our need for AB's, he was able to come into the Thorold hall in the morning and ship relief AB in the afternoon.

Ramblings

Every once in a while we read something, or hear something, that makes our blood pressure start to rise. Recently, the Owen Sound Sun Times newspaper did an article on the Georgian College Cadet program and the shipping industry in general. Hey, any press this industry can get is good press but they need to be careful what they print.

The part of the article that drew our attention was dealing with officers coming up through the ranks, as opposed to via the Cadet system. It hinted toward the Cadet program being the better way to go. Well we would have to disagree with this. Not taking anything away from the College or the Cadets that graduate to officers, great program hats off to you for doing it but.... you will never find better officers than those who came up through the ranks and went to school in the winter to get the ticket. Sorry but you can never replace decades of experience both in practical and "street smarts" with a college program.

Wanna piss off the ratings Union...best way to do it is to say our Seafarers shouldn't be able to go to school in the winter to get a Mate or Engineers ticket!!!

Harassment Policy and Legislation

We have been dealing more and more over the last year with issues surrounding Harassment. Members are coming forward with complaints not only against management but regarding co-workers. It is imperative that we all understand the workplace has no room for any form of harassment. What you consider to be "teasing" may very well be a form of Bullying and can lead to serious consequences and even cost you your job.

We must treat each other with respect and dignity while onboard the vessels. We do not tolerate the management harassing us, and we certainly cannot tolerate co-workers who do the same.

The world is a changing place, and although Seafarers may have taken a few years to catch up, what may have been acceptable (or overlooked) a few years ago, is now taken very, very seriously.

Lloyd Pink

The passing of any of our Brothers or Sisters is a sad occasion and every once in a while we get hit by a phone call that we never expected to receive. Such was the news of the passing of our Brother and friend Lloyd Pink, "Pinky". Known by most for his upbeat sense of humor, and regular pain in the ass nature, "Pinky" will be greatly missed around the Thorold Hall and on the ships by all that were lucky enough to come across him in his many years with the SIU. As a member since 1968, "Pinky" was never shy to talk about what sailing was then compared to now. Many conversations in my office revolved around how much "Pinky" liked sailing and also how much he loved his family. Like a lot of us who have been around for a while we enjoy the new ways and new ships, but there is that little bit of sadness remembering days of the past and those old ships. He would start that stutter when he got going then tell you to F&S*% off and leave with a smile. We wish his family the best moving forward and are sure his son will carry on the proud family tradition of sailing the Great Lakes.

As the weather turns this fall please remember to work safely and remind those around you to do the same. It has been a long season and in a few months you want to return home safe and sound!!



V Ships / Algoma

Au cours des dernières semaines, nous avons entamé des réunions très intéressantes et sérieuses avec V.Ships relativement aux navires de classe Belgique, à la formation, au travail de cuisiniers durant les mois d'hiver et d'autres importantes questions. Voici un résumé de ces réunions :

En ce qui a trait aux navires de classe Belgique, nous tentons toujours de déterminer la meilleure méthode pour l'exploitation de ces navires et quelle devrait être la dotation en équipage. Tel que mentionné dans la dernière édition du Marin Canadien, les méthodes présentement en vigueur ne sont pas appropriées. Nous appuyons l'application de la position de QMED tout comme la compagnie mais il reste à déterminer comment la mettre en application. Les navires sont présentement utilisés comme des navires de formation et c'est précisément où est le problème. Avons-nous suffisamment de personnes à bord pouvant procurer la formation à d'autres employés ou devrions-nous éliminer le volet formation et employer les QMED à l'exploitation des navires ? Ceci étant dit, les QMED présentement à bord ont-ils assez de temps pour effectuer les tâches de quart à la passerelle et à la salle des machines et pourquoi n'ont-ils pas rempli les examens afin d'obtenir leur certification ? Pour que les navires de classe Belgique rencontrent les exigences, les QMEDS doivent accomplir leur travail dans la salle des machines et sur le pont; la versatilité à bord prévoit que l'équipage a reçu une bonne formation dans les deux départements. Quelqu'un a cafouillé quelque part; nous avons des navires qui semblent à court de personnel mais qui en réalité ont des équipages qui devraient avoir obtenu une meilleure formation. Nous continuons à tenter de régler cette question et si tout va bien nous la réglerons une fois pour toutes.

La formation devient une issue pressante relativement aux matelots qualifiés et aux mécaniciens adjoints. Au cours des prochaines années, nous aurons besoin de 48 nouveaux matelots qualifiés et de 48 mécaniciens adjoints. Où les trouverons-nous ? Pour une raison inconnue, nos matelots ordinaires semblent être contents de rester matelots ordinaires et peu d'entre eux sont intéressés à prendre du travail à la timonerie. Nous sommes donc obligés de recruter de nouveaux candidats et naturellement de procurer des cours de formation. Nous savons tous que notre industrie n'offre pas un programme d'apprentissage et que nos programmes de formation n'ont pas connu le succès espéré. Ainsi, nous discutons avec Algoma et V.Ships afin de trouver comment nous pourrions nous préparer aux besoins futurs. Le problème est nous voulons tous obtenir la formation du personnel mais personne ne semble prêt à payer pour la formation!

Les cuisiniers devant travailler durant les mois d'hiver ont eu beaucoup de patience à savoir qui seront embauchés, quelles seront leurs tâches et quand obtiendront ils réponses à ces questions. L'hiver dernier, afin de garder les cuisiniers d'entrepreneurs éloignés de nos navires, nous avons permis aux cuisiniers d'hiver de monter à bord des navires (et les épouses de gardiens de navire, aucune offense voulue) quand l'équipage du SIU était en congé à la condition que ces emplois soient comblés par l'entremise de la salle d'embauche et que l'équipage régulier ait le premier droit du refus. Cette situation devint rapidement problématique dès qu'il devint nécessaire de déterminer qui étaient cuisiniers d'hiver, que signifiait « repas supplémentaires », quel en était le nombre et qui y avait droit. Nous avons discuté de cette question les 7, 8 et 9 août et d'autres rencontres sont prévues. Je pourrai ensuite répondre à vos questions à ce sujet.

Nous avons également eu une discussion au sujet de la « liste » chez V.Ships, relativement à la capacité d'un membre de travailler chez V.Ships. Nous sommes heureux de mentionner que plusieurs membres ont été retirés de cette « liste » et qu'ils peuvent maintenant occuper un emploi avec V.Ships à bord de navires de CSL. Il est très important, si votre nom est sur cette liste, de conserver des registres de votre emploi et d'obtenir des témoignages des capitaines et des officiers relativement à votre conduite et à votre éthique de travail chez d'autres employeurs. Ces témoignages peuvent être présentés afin de remédier à la situation. Veuillez noter que les cas de drogues illicites, d'alcool, de violence, etc. résultent habituellement en l'incapacité de naviguer de nouveau pour une compagnie sous contrat avec nous.

Algoma

Nous sommes à l'étape de la planification de réunions avec Algoma sur la question de la formation et nous emploierons la même approche avec V.Ships. Nous savons tous que les nouveaux navires d'Algoma commenceront à arriver bientôt et les besoins seront de nouveau pour des matelots qualifiés et des mécaniciens adjoints. Chez ATL, les membres ayant obtenu la certification pour transport et manutention de produits chimiques et pétroliers sont également en grande demande et nous incitons les membres à suivre des cours pour obtenir cette certification.

Nous tentons de régler plusieurs dossiers en suspens avec Algoma relativement à des griefs déposés par des membres et nous communiquerons avec eux dès qu'ils auront été réglés. Le processus peut parfois être long nécessitant des investigations, des recherches et de longues négociations. Autant vous pouvez croire avoir raison dans votre grief, autant la compagnie ressent les mêmes sentiments et c'est pourquoi il faut consacrer un

bon moment pour en discuter à fond.

Nous avons eu quelques périodes de confusion avec Algoma au sujet des augmentations de salaires sur les vraquiers et les pétroliers mais tout compte fait, toutes les questions ont été réglées et tout va bien.

Reconnaissance de la formation obtenue dans les forces armées

Depuis un bon moment, nous demandons aux autorités responsables de reconnaître la formation obtenue par le personnel de la Marine canadienne et d'allouer des crédits de cours envers le certificat STCW dans la Marine canadienne. Nous sommes heureux de vous dire qu'il y a deux semaines, un jeune vétéran de la Marine canadienne venant de Welland en Ontario a obtenu que sa formation soit reconnue et il a reçu un certificat d'équivalence de Transport Canada envers l'obtention d'un certificat STCW. En fait, alors que nous avons grand besoin de matelot qualifié, il est entré à la salle d'embauche le matin et a obtenu un emploi de matelot qualifié quelques heures plus tard.

Commentaires

De temps à autre nous lisons ou entendons des choses qui font grimper notre tension artérielle. Récemment, le journal Owen Sound Sun Times a publié un article sur le programme pour cadets au Georgian College et sur notre industrie en général. Notre industrie apprécie la publicité offerte mais il faut prendre garde à ce qu'on écrit.

L'article qui a attiré notre attention discutait des officiers qui ont gravi les échelons à bord de navires par opposition aux officiers issus du programme de cadets. L'article laissait entendre que le programme de cadet était préférable. Nous sommes en désaccord avec cette affirmation. Sans enlever quelque crédit que ce soit au Georgian College ou aux cadets qui deviennent officiers et qui méritent notre respect, vous ne trouverez jamais un meilleur officier que celui qui a gravi tous les échelons et qui a suivi des cours de formation durant les mois d'hiver. Je regrette mais on ne peut remplacer l'expérience acquise au cours des années en milieu de travail par le programme offert par un collège.

Si vous voulez provoquer un marin... il suffit de dire que nos marins ne devraient pas avoir la possibilité de suivre des cours de formation en hiver afin d'obtenir un brevet d'officier de pont ou de la salle des machines.

Politique et législation en matière de harcèlement

Nous avons traité de plus en plus au cours de la dernière année des questions relatives au harcèlement. Des membres présentent des plaintes non seulement contre la direction mais également contre des collègues. Il est de la plus grande importance que nous comprenions tous qu'il ne peut y avoir aucune forme de harcèlement en milieu de travail. Ce que vous considérez « taquiner » peut très bien être une forme d'intimidation et peut mener à des conséquences graves et même vous coûter votre emploi.

Nous devons nous traiter les uns et les autres avec respect et dignité à bord des navires. Nous ne tolérons pas que la direction nous harcèle et nous ne pouvons certainement pas tolérer que des collègues de travail le fassent.

Le monde évolue rapidement et même si les marins ont pris quelques années pour suivre les tendances, ce qui pouvait être acceptable (ou pouvait être oublié) il y a quelques années, doit maintenant être pris très, très au sérieux.

Lloyd Pink

Le décès d'un confrère ou d'une consœur est un événement triste et nous recevons parfois un appel que l'on souhaiterait ne jamais recevoir. C'est ce que nous avons senti en apprenant le décès de notre confrère et ami, Lloyd Pink. Pinky était renommé pour son humour agréable et nous regretterons ne pas le voir à la salle d'embauche de Thorold. Il sera regretté à bord des navires par tous ceux qui ont eu la chance de le connaître durant de nombreuses années au sein du SIU. En tant que membre depuis 1968, Pinky ne manquait jamais l'opportunité de comparer la navigation d'autrefois par rapport à celle d'aujourd'hui. De nombreuses conversations dans mon bureau devenaient des opportunités pour Pinky de dire combien il aimait naviguer et combien il aimait sa famille. Plusieurs parmi nous apprécions les nouvelles méthodes de travail et les nouveaux navires mais il y a toujours un brin de nostalgie lorsqu'on parle du passé et des vieux navires. Pinky prétendait bégayer à un certain moment avant de nous dire d'aller au diable et de partir avec le sourire. Nous offrons nos plus sincères condoléances à sa famille et nous sommes assurés que son fils perpétuera la tradition de la famille de naviguer sur les Grands Lacs.

La température se refroidit à l'approche de l'automne et nous vous rappelons ainsi qu'à vos confrères de travailler prudemment. La saison a été longue et vous voudrez dans quelques mois retourner à la maison, sain et sauf.



MLC, 2006 Convention will enter into force in just 12 months

The International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Shipping Federation (ISF) are united in welcoming the news that the International Labour Organization's (ILO) Maritime Labour Convention (MLC, 2006) will enter into force in just 12 months' time, in August 2013, following the announcement that it has been ratified by 30 ILO Member States, the latest being Russia and the Philippines.

However, the ILO social partners warn that shipowners will need to ensure they are ready before the new regime of global labour standards comes into force. Significantly, the MLC, 2006 will be subject to port state control, including the potential for more detailed inspections if ships are thought not to comply, and the possibility of detention in serious cases of non-compliance or where hazardous conditions exist.

ITF and ISF emphasise that the MLC, 2006 has been dubbed the 'fourth pillar' of shipping regulation, alongside the International Maritime Organization's SOLAS, MARPOL and STCW Conventions, and as such is likely to be strictly enforced by flag states and port state control.

Dave Heindel, chair of the ITF Seafarers' Section, commented: "The MLC, 2006 – the seafarers' bill of rights – is a genuine agent for real change. It has the potential to make a real difference to all seafarers, regardless of nationality or the flag of the ship on which they serve. Its entry into force will be the culmination of over 10 years of collective effort by the ILO social partners. At last, we will have a 'one stop shop' for labour standards which we are confident will be genuinely implemented and enforced on a global basis. It means that all seafarers should soon be able to enjoy comprehensive protection of their fundamental rights. It also means good employment practice across the industry so that responsible employers, as represented by ISF, are not disadvantaged by the irresponsible minority."

La Convention MLC entrera en vigueur dans les prochains 12 mois

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des armateurs (ISF) ont conjointement annoncé que la Convention du travail maritime (MLC, 2006) de l'Organisation internationale du travail (OIT) entrera en vigueur dans les douze prochains mois, en août 2013, à la suite de l'annonce de la ratification par 30 états membres, les plus récents étant la Russie et les Philippines.

Toutefois, les partenaires sociaux de l'OIT ont donné un avis à l'effet que les armateurs doivent assurer qu'ils sont prêts avant que le nouveau régime des normes mondiales du travail entrent en vigueur. Il est important de noter que la MLC sera assujettie au contrôle par l'état du port, incluant la possibilité d'inspections encore plus poussées en cas de crainte que des navires ne sont pas conformes et la possibilité de détention dans les importants cas de non-conformité ou lorsque des conditions dangereuses existent.

L'ITF et l'ISF soulignent que la convention MLC, 2006 a été qualifiée de « quatrième pilier » de la réglementation sur le transport maritime avec les conventions SOLAS, MARPOL et STCW de l'Organisation maritime internationale et à ce titre, sera strictement appliquée par les états du pavillon et par les états du port.

Dave Heindel, Président de la Section des Marins de l'ITF, a déclaré : « La Convention MLC – la déclaration des droits des marins – est un véritable agent de changement. Elle a le potentiel de faire une véritable différence pour tous les marins, sans égard pour la nationalité ou le pavillon du navire. Son entrée en vigueur est la culmination de plus de dix ans de travail collectif par les partenaires sociaux de l'OIT. Finalement, nous aurons un 'guichet unique' pour les normes de travail qui, nous croyons, seront réellement mises en œuvre et mises en vigueur au niveau mondial. Ceci signifie que tous les marins seront bientôt capables de profiter d'une protection complète de leurs droits fondamentaux. Ceci signifie également de bonnes pratiques d'emploi dans toute l'industrie de sorte que les employeurs socialement responsables ne seront pas désavantagés par une minorité socialement irresponsable. »



Patrice CARON

ITF Inspectorate action pays off for Turkish crew

On June 12, 2012, we received a call from the Royal Canadian Mounted Police about a Turkish crew member from a Turkey flagged vessel, the MT Elevelit. The crew member had decided to desert his vessel while in the Beauharnois lock to protest about non payment of wages.

When we met the crew member, he explained that when the vessel was docked in Trois Rivières, Quebec, he contacted his wife and found out that even if he had been working on board this vessel since April 2012, no salary had been deposited in his bank account. What triggered his action was that during his telephone call, he heard his young daughter in the background saying "Papa, I am hungry"!

We investigated the claim and discovered that all crewmembers had not received their salary. We took action which resulted in recovering back pay of nearly \$70,000 US.

We would like to thank Father Hudson from the Mission to Seafarers of Hamilton and all Canadian Authorities involved for their great support.

During our visit to the Great Lake Region, we met with different Canadian Authorities, Father Hudson from Hamilton Mission and Brian St-Pierre from the ILA Stevedore Union in Hamilton.

L' intervention de l'Inspectorat ITF rapporte à un équipage Turc

Le 12 juin 2012, nous avons reçu un appel de la Gendarmerie Royale du Canada à l'effet qu'un membre d'équipage du MT Elevelit, un navire sous registre turc et appartenant à des intérêts de Turquie, avait quitté son navire à l'écluse de Beauharnois parce qu'il ne recevait pas son salaire

Nous avons rencontré le marin et il nous a dit qu'il avait communiqué avec son épouse et que, bien qu'il ait été à bord depuis le mois d'avril, il n'avait reçu aucun salaire. Son désarroi a été complet quand il a entendu sa jeune fille, à l'arrière-plan, disant : « Papa, j'ai faim ».

Nous avons fait une enquête auprès de tous les membres d'équipage à bord et avons découvert qu'aucun d'eux n'avait été payé. Notre intervention a permis de récupérer près de 70 000 \$ US.

Nous tenons à remercier Père Hudson de la Mission aux marins de Hamilton et toutes les autorités canadiennes qui nous ont apporté leur appui.

Lors de notre visite dans la région des Grands Lacs, nous avons rencontré des représentants du gouvernement ainsi que Père Hudson et Brian St-Pierre, du syndicat ILA à Hamilton.

Lana Smyth Retires

Lana started work at the Seafarers' Medical Plan on September 4, 1973 as a junior file clerk. She quickly climbed to the rank of claims processor by February 1974. She was promoted to Assistant Administrator in November 1980. In December 2000 she was promoted to Administrator. In September 2004 Lana also took on the Dispatch desk. After 39 years of hard work and devotion, Lana has decided to retire.

Thank you Lana, we all wish you well.

Lyne LeBlanc



SIU Personnel and members assembled to wish Lana "Happy Retirement"
Le personnel et des membres du SIU réunis pour souhaiter à Lana «Heureuse retraite »

Lana Smyth prend sa retraite

Lana a fait ses débuts au Régime Médical des Marins le 4 septembre 1973 à titre de préposée au classement. Elle a progressé rapidement à la gestion des réclamations en février 1974 et devint Administratrice assistante en novembre 1980 et Administratrice du Régime en décembre 2000. En septembre 2004, Lana prit en plus la responsabilité du service de répartition du Syndicat. Après 39 ans de loyaux services et de dévouement, Lana décida de prendre sa retraite.

Lana, accepte nos plus sincères remerciements. Nous te souhaitons une longue et heureuse retraite.

Lyne LeBlanc



Winter 2012-2013 Program

Improve your opportunities to get jobs by registering for an upgrading course offered by the STI.

STI intends to offer the following courses this winter:

Seamanship Techniques: This course is intended for those who are new to seamanship and for those with more experience who want to upgrade their skills or retrain.

Helmsman: This course is intended for those who have either taken part in the course on Basic Seamanship Skills or for any ordinary seaman with sufficient experience and who wishes to become a wheelsman.

Chief Cook Advanced Course: This course is intended for 2nd cooks seeking to become chief cooks or for any chief cook seeking to upgrade his/her skills.

Tunnelman Techniques: This course is intended for tunnelmen seeking to upgrade their skills.

Mechanical Assistant Course: This course is intended for mechanical assistants seeking to upgrade their skills and any member with a good background in mechanics who is seeking to pursue a career as a mechanical assistant.

All of these courses are scheduled for February 2013.

Hurry to register as places are limited.

Seafarers' Training Institute

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Helmsman Course | <input type="checkbox"/> Mechanical Assistant Course |
| <input type="checkbox"/> Tunnelman Techniques | <input type="checkbox"/> Chief Cook Advanced Course |
| <input type="checkbox"/> Seamanship Techniques | <input type="checkbox"/> Petroleum and Chemical Tanker Safety Course (to be determined) |

Name _____

Address _____

Town _____

Phone _____ Book number _____

Please forward your application form to: Micheline Morin, Coordinator
Seafarers' Training Institute
200 – 1333, rue St-Jacques
Montreal, Qc H3C 4K2
sti-ifm@seafarers.ca

Programme d'hiver 2012-2013

Améliorer vos opportunités d'emploi en vous inscrivant à un cours de perfectionnement de l'IFM.

L'IFM entend offrir les cours suivants cet hiver :

Techniques de matelotage : Ce cours s'adresse à ceux qui sont nouveaux au matelotage et ceux avec un peu plus d'expérience qui cherchent à perfectionner leurs compétences ou se recycler.

Cours pour timonier : Ce cours s'adresse à ceux qui ont soit participé au cours de Techniques de base de matelotage ou tout matelot ordinaire avec suffisamment d'expérience et qui aspire à devenir timonier.

Chef cuisinier avancé : Ce cours s'adresse aux 2ième cuisiniers qui cherchent à devenir chef cuisinier ou pour tout chef cuisinier qui cherche à perfectionner ses compétences.

Techniques pour préposé au tunnel : Ce cours s'adresse aux préposés au tunnel qui cherchent à se perfectionner

Cours pour mécanicien adjoint : Ce cours s'adresse aux mécaniciens adjoints qui cherche à perfectionner leurs compétences et tout membre ayant une bonne connaissance de la mécanique et qui cherche à poursuivre une carrière comme mécanicien adjoint.

Tous ces cours sont prévus pour le mois de février 2013.

Hâtez-vous car les places sont limitées

Institut de formation des marins

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Cours pour timonier | <input type="checkbox"/> Cours pour mécanicien adjoint |
| <input type="checkbox"/> Techniques pour préposé au tunnel | <input type="checkbox"/> Chef cuisinier avancé |
| <input type="checkbox"/> Techniques de matelotage | <input type="checkbox"/> Transport produits pétroliers/chimiques (à déterminer) |

Nom _____

Adresse _____

Ville _____

Téléphone _____ Numéro de membre _____

Faites parvenir votre inscription à : Micheline Morin, Coordinatrice
Institut de formation des marins
200 – 1333, rue St-Jacques
Montréal, Qc H3C 4K2
sti-ifm@seafarers.ca





Ocean Group continues its development and celebrates its 40th

Ocean Group celebrates this year its 40th anniversary and its leaders, Gordon Bain, founder of the company and his partner Jacques Tanguay, First Vice-President and General Manager deserve our most sincere congratulations. In an article published in the No 65 edition of *Maritime Magazine*, excerpts of which are published hereafter, Gordon Bain recalls the beginnings of the company. At the beginning, Gordon Bain's first company was called Aqua-Marine and it has since evolved as a recognized leader throughout Québec and Eastern Canada.

The Company grew over the years through a series of acquisitions in the 1990s and the early years of the XXIst century to its current size of approximately 700 employees.

Mr. Bain says: "The tug boats used to account for 40% of total revenues followed by 30% each for the Isle-aux-Coudres shipyard and construction-dredging operations. This pattern is shifting rapidly. Dredging is expanding more significantly and we are building more barges. By the end of this year, we are heading towards a one third percentage in each of the three categories."

One of the Ocean sister companies, Ocean Dredging DSM Inc. has been awarded a contract evaluated at nearly 30 million dollars for maintenance dredging at Bécancourt and the Traverse du Nord section of the St. Lawrence River between Saint-Jean de l'Île d'Orléans and Cap Gribane. This is a seven-year contract designed to increase the navigable depth by removing the accumulated sediments and it is scheduled to get underway this summer.

Importance of human resources

When asked about the rapid growth of the company Mr. Tanguay says: "One of the keys to our success is to have the right people and ideas necessary to achieve convergence of our clients' needs with our goals." Mr. Bain added "Part of our success story is the quality of our employees. Self-motivated, they have their own drives and own ambitions."

Mr. Bain adds: "We have competitors bidding on contracts all the time and we must also compete with large foreign operators. Every big company test all the waters, including the St. Lawrence."

As many other companies in the Québec maritime sector, Ocean watches closely the substantial mining projects in Northern Québec as well as the impact of the

provincial government's ambitious Plan Nord.

As for the global outlook, the Ocean Group leaders expect a significant increase in the tonnage of bulk shipments at the ports of Quebec and Sept-Iles. They insist however that it is necessary to watch closely the evolution of the worldwide economies and the price of steel as well as the demand from China for products such as iron ore.

Following are some of Ocean Group's companies where SIU members are working:

Shipyard. Located at Isle-aux-Coudres, the Ocean's shipyard offers various marine services: Dry dock repairs, ship construction, overhauling, ship refitting, inspection and maintenance of ships.

Salvage. Refloating and towing of ships throughout Quebec and Eastern Canada.

Towing. Ship escort services on the Great Lakes, St. Lawrence, Nunavut and Greenland.

Dredging. A very important sector of activity using skilled workers and specialized equipment adapted for hard-to-reach areas. Includes maintenance dredging, construction dredging and environmental dredging.

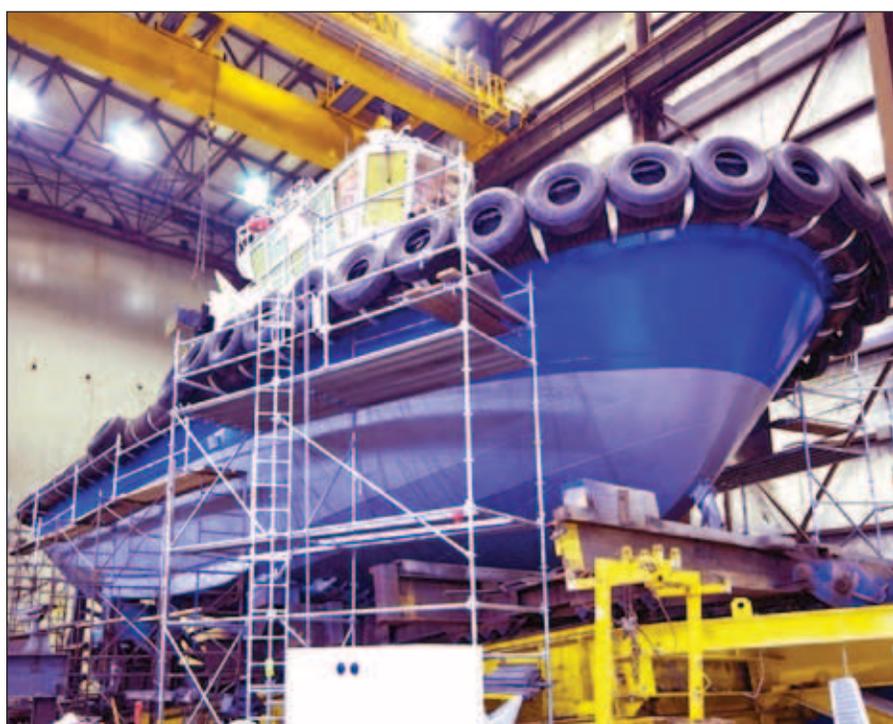
Top side ship repair. Ocean goes everywhere in Quebec, Ontario and Eastern Canada to provide onboard repair services while a vessel is in operation.

Marine transportation. Ocean offers transportation services by tug-and-barge units, towing and ship supply services in Quebec and on the Atlantic Coast.

Welding and machining. Ocean operates two metallic parts workshops offering design, fabrication, construction, equipment repair, welding and machining as well as general and diesel mechanic services.

More information on the Ocean Group companies is available on *Maritime Magazine* online edition (Magazine 65) www.maritimemag.com

We offer our congratulations to Messrs Bain and Tanguay for the remarkable success of Ocean Group as well as to SIU members who have contributed to the continuous growth of Océan companies.



Ocean Group tugs
Remorqueurs de Groupe Océan



Groupe Océan continue sa croissance et célèbre son 40^e anniversaire

Groupe Océan célèbre cette année son 40^e anniversaire et ses principaux dirigeants, Gordon Bain, fondateur de l'entreprise et son partenaire Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général méritent nos plus sincères félicitations. Dans un article publié dans l'édition No 65 de la revue *Maritime Magazine*, dont des extraits sont publiés ci-après, Gordon Bain rapporte l'historique de l'entreprise qui, à ses débuts, portait le nom Aqua-Marine et qui a depuis, acquis une excellente réputation dans le secteur maritime dans tout le Québec et l'Est du Canada.

C'est grâce à une série d'acquisitions dans les années 1990 et les premières années du XXI^e siècle que la compagnie est parvenue à sa taille actuelle, soit environ 700 employés.

M. Bain a déclaré : « Les remorqueurs produisaient 40% des revenus. 30% pour le chantier naval et 30% pour les opérations de construction-dragage. Cette situation évolue rapidement Le secteur du dragage a une croissance plus importante et nous construisons plus de barges. D'ici la fin de l'année, chacune des trois catégories devrait représenter le tiers du total. »

L'une des sociétés sœurs d'Océan, Dragage Océan DSM Inc. a décroché un contrat évalué à 30 millions de dollars pour des travaux de dragage d'entretien à Bécancourt et dans le secteur de la Traverse du Nord sur le Saint-Laurent afin d'augmenter la profondeur navigable en enlevant les sédiments accumulés. Il s'agit d'un contrat de sept ans et les travaux débiteront cet été.

Importance des ressources humaines

Alors qu'il était interrogé sur l'évolution de l'entreprise, M. Tanguay déclarait : « Une des clés de notre réussite c'est d'avoir les bonnes personnes et les idées nécessaires pour réaliser la convergence des besoins de nos clients avec nos propres objectifs ». M. Bain ajoutait : « Nous devons en partie notre réussite à la qualité de nos employés. Déterminés, ils ont leurs propres ressources de motivation et leurs propres ambitions. »

M. Bain ajoute : « Nous avons des concurrents, ils soumissionnent à tous les contrats. Et nous devons aussi affronter certains grands exploitants étrangers. Toutes les grosses compagnies tentent leur chance dans toutes les eaux, y compris le Saint-Laurent. »

Comme bien d'autres compagnies du secteur maritime québécois, Océan surveille de près les grands projets d'exploitation minière du Nord québécois, de même que l'impact de l'ambitieux Plan Nord du gouvernement provincial.

Pour ce qui est des perspectives globales, les dirigeants du Groupe Océan prévoient une augmentation marquée du tonnage de vrac dans les ports de Québec et de Sept-Îles.

Ils soulignent également qu'il fallait surveiller attentivement l'évolution des économies mondiales, le prix de l'acier et la demande provenant de la Chine pour des produits tels que le minerai de fer et autres produits.

Des centaines de membres du SIU jouent depuis de nombreuses années un rôle important dans la croissance des activités du Groupe Océan et ils contribuent de plus en plus à l'essor des nombreuses sociétés sœurs d'Océan

Voici quelques-unes des compagnies du Groupe Océan au sein desquelles des membres du SIU sont à l'œuvre :

Chantier naval. Situé à l'Isle-aux-Coudres, le chantier d'Océan offre des services variés : Réparations en cale sèche, construction de navires, remise en état, transformation, inspection et entretien de navires.

Sauvetage. Renflouement et remorquage de navires en détresse au Québec et dans l'Est du Canada.

Remorquage. Service d'escorte de navires sur les Grands Lacs, le Saint-Laurent, au Nunavut et au Groenland.

Dragage. Un très important secteur d'activité qui fait appel à des travailleurs qualifiés et à des équipements spécialisés, adaptés pour les espaces difficiles à atteindre. Comprend le dragage d'entretien, le dragage de construction et le dragage environnemental.

Réparation de navires en service. Océan se rend partout au Québec, en Ontario et dans l'Est du Canada pour offrir des services de réparations alors que le navire est en service,

Transport maritime. Océan offre des services de transport par des ensembles remorqueur-barge, de remorquage et de ravitaillement de navires au Québec et sur la Côte Est.

Soudure et usinage. Océan exploite deux ateliers de fabrication de pièces métalliques offrant des services de conception, de fabrication, de construction, de réparation d'équipement, de soudage, d'usinage ainsi que de mécanique générale et diesel.

De plus amples renseignements sur les entreprises du Groupe Océan sont disponibles dans la version en ligne (Magazine 65) du *Maritime Magazine* www.maritimemag.com

Nous offrons nos félicitations à Messieurs Bain et Tanguay pour le remarquable succès du Groupe Océan ainsi qu'à nos confrères et consœurs pour leur contribution à la croissance continue des entreprises Océan.

September 2012 Septembre



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

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

Le GROUPE DESGAGNÉS dans l'Arctique et le SIU : de fiers partenaires.

Avec la dernière acquisition du N/M Claude A. Desgagnés, la capacité de livraison saisonnière du Groupe Desgagnés pour la flotte affectée à la desserte de l'Arctique avoisine les 500 000 mètres cubes afin de desservir les trente-huit (38) communautés du Nunavik et du Nunavut incluant l'Arctique de l'ouest.

Au cours des cinq dernières années, les conventions collectives de longue durée avec le SIU ont sérieusement favorisé des ajouts de taille à la flotte de Desgagnés et plusieurs postes additionnels ont été créés, assurant la sécurité d'emploi de nos membres. Aujourd'hui, Desgagnés dispose de six (6) navires bien adaptés pour le transport de cargaison générale et colis lourds dans l'Arctique. Six (6) cargos (cargaison générale et colis lourds) dédiés particulièrement aux activités de l'Arctique soit : les N/M Anna Desgagnés, N/M Camilla Desgagnés, N/M Rosaire A. Desgagnés, N/M Zélada Desgagnés, N/M Sedna Desgagnés et la dernière acquisition le N/M Claude A. Desgagnés.

Rappelons ici que la desserte maritime de l'Arctique canadien est une activité saisonnière qui commence vers la mi-juin et se termine au début novembre à chaque année. Toutes les communautés de l'est et du centre de l'Arctique sont des communautés éloignées et surtout isolées. Aucun transport terrestre ne lie ces communautés avec les régions du sud ou même entre elles. Aussi, la desserte maritime de l'Arctique représente un service essentiel pour le bien être des résidents des communautés locales et de la communauté d'affaires dans les régions nordiques. Ceci est aussi le cas pour tous les sites miniers, les pouvoirs et autres qui se trouvent dans ces régions.

De la goélette en bois jusqu'aux navires ultra modernes

L'histoire démontre que Desgagnés a su s'adapter à l'évolution de l'Industrie. Déjà en 1960 Desgagnés effectuait un premier voyage dans l'Arctique avec l'Aigle Océan, un cargo d'à peine 50 mètres de long. De 1960 au début des années 2000, la capacité saisonnière totale de la flotte opérée pour le service de desserte de l'Arctique est passée de 2000 mètres cubes à plus ou moins 100 000 mètres cubes de cargaison générale livrée dans l'Arctique par an. Durant ces années, trois navires de la flotte de Desgagnés effectuaient des voyages dans l'Arctique soit le N/M Anna Desgagnés, le N/M Cécilia Desgagnés et le N/M Mathilda Desgagnés.

En 2000 Groupe Desgagnés crée sa filiale Desgagnés Transarctik Inc., entièrement dédiée aux opérations de l'Arctique, et la part du marché de Desgagnés et ses activités opérationnelles dans le cadre de la desserte maritime de l'Arctique ont remarquablement progressé.

Alors qu'au début des années 2000 les heures travaillées par le personnel non breveté membre du SIU étaient de l'ordre de 26 500 heures annuellement, en 2012, elles devraient être de l'ordre de 90 000 heures. Nous constatons ici clairement les effets de nos deux dernières conventions collectives ayant eu pour but le développement de la flotte de Desgagnés avec le support de nos membres et assurant à nos membres et à leur famille une stabilité économique.

Desgagnés dispose aujourd'hui d'une flotte de dix-huit (18) navires. En plus des six (6) cargos dédiés particulièrement aux opérations arctiques, le Groupe possède sept navires citerne, 3 vraquiers, et deux (2) navires Passagers-Cargo (dont un en construction). Sauf en période hivernale alors que les 6 cargos desservant

l'arctique sont utilisés à l'International tous ces navires battent pavillon canadien et sont opérés par des équipages canadiens en saison d'activités canadiennes.

Le Fédéral massacre le programme d'observation des pêches en mer.

Le gouvernement Harper a récemment donné mandat à Pêche et Océan Canada (MPO) d'apporter d'importants changements au programme actuel des observateurs de pêches en mer. Ces changements auront pour effet de transférer tous les frais de coordination du programme aux pêcheurs alors qu'ils sont depuis l'instauration du programme assumés entièrement par le MPO. Ces frais de coordination représentent 30% du coût total du programme. Donc, tout en imposant des règles très strictes pour assurer la biodiversité des territoires océaniques canadiens, le fédéral s'organise pour faire payer l'ensemble de la facture à l'industrie. Pêcheurs, travailleurs et ultimement le consommateur devront payer entièrement pour le coût du programme. Mais n'est-ce pas le rôle du gouvernement que de s'assurer de la viabilité de nos fonds marins? Nos impôts ne servent-ils pas déjà à cela?

De plus le fédéral veut maintenant abolir le système d'attribution périodique (3 à 5 ans) des contrats d'observateurs des pêches en mer à des compagnies réputées et dûment accréditées par le MPO. Désormais, selon le projet fédéral, n'importe laquelle des compagnies ayant eu la bénédiction du fédéral, pourrait offrir ses services aux pêcheurs. Une espèce de libre marché. Or le système canadien était mondialement reconnu pour son excellence et prévenait efficacement toute collusion dans l'industrie. Au contraire, le système que veut implanter le fédéral a démontré des ratés importants dans tous les pays et la collusion et les conflits d'intérêts sont bien connus des spécialistes internationaux du secteur des pêches.

Ainsi dans un exercice rhétorique d'idéologie purement conservatrice notre gouvernement canadien va libérer le portefeuille gouvernemental et nos fonds marins. Mais il n'y a aucune logique professionnelle dans tout ça. Les conditions de travail et le professionnalisme des observateurs des pêches canadiens sont garantis dans le système actuel. Qu'advient-il de la sécurité d'emploi des observateurs dans le libre marché envisagé? La vérité c'est que ces emplois déjà très exigeants seront beaucoup plus précaires et les conventions collectives en vigueur pourront difficilement être appliquées.

Comme par le passé, nous avons des discussions avec nos partenaires de l'industrie et particulièrement avec Biorex avec laquelle nous avons des conventions collectives pour les observateurs des pêches du Québec et de la région du Golfe. Rappelons qu'en 2005 le gouvernement Martin avait été tenté de procéder à des changements de même nature. Après de nombreuses consultations publiques et le travail conjoint du SIU avec les 4 compagnies canadiennes reconnues soit Biorex, Seawatch, Javitech et Archipelago dans l'ouest, le fédéral avait finalement rebroussé chemin et décidé de conserver le système actuel.

Tôt à l'automne nous créerons un forum de discussion avec les observateurs des pêches membres du SIU pour les tenir informés de tout développement et pour discuter avec eux des stratégies à adopter. Et nous allons protéger les emplois de nos membres par tous les moyens.



GROUPE DESGAGNÉS and the SIU are proud partners in the Arctic.

With the most recent acquisition of the M/V Claude A. Desgagnés, the Groupe Desgagnés fleet, designated for shipping services to the Arctic, is approaching a seasonal delivery capacity of 500,000 cubic metres intended to service the thirty eight (38) Nunavik and Nunavut communities including the Western Arctic.

Over the last five years, collective agreements with the SIU have strongly supported increasing the size of the Desgagnés fleet and several new positions have been created. Today, Desgagnés has six (6) ships well suited for transport of general cargo and heavy lift items to the Arctic. The six (6) cargo vessels (general cargo and heavy lift items) specifically designated for Arctic activity are the M/V Anna Desgagnés, the M/V Camilla Desgagnés, the M/V Rosaire A. Desgagnés, the M/V Zélada Desgagnés, the M/V Sedna Desgagnés and the most recent acquisition, the M/V Claude A. Desgagnés.

Keep in mind that maritime service for the Canadian Arctic is a seasonal activity which begins every year towards the middle of June and ends at the beginning of November. All the communities in the Eastern and Central Arctic are considered remote and particularly isolated. There is no land transportation to and from the south or even between these communities. Furthermore, maritime service to the Arctic represents an essential service for the well being of local community residents as well as the business community in the Arctic Region. This is also the case for all the mine sites, outfitters and any other parties located in these regions.

From wooden schooner to state of the art ships

History shows that Desgagnés has been able to evolve with the industry. By 1960, Desgagnés had already undertaken an initial expedition to the Arctic with the Aigle Océan, a cargo ship only 50 metres long. From 1960 to the beginning of 2000, the total seasonal capacity of its operating fleet for shipping services to the Arctic went from 2000 cubic metres to approximately 100,000 cubic metres of general cargo delivered yearly. During this time, the three ships in the Desgagnés fleet travelling to the Arctic were the M/V Anna Desgagnés, the M/V Cécilia Desgagnés and the M/V Mathilda Desgagnés.

In 2000, Groupe Desgagnés created its subsidiary, Desgagnés Transarctik Inc., entirely dedicated to Arctic operations, and Desgagnés's market share and its operational activities in the area of shipping services to the Arctic have increased substantially.

Whereas at the beginning of 2000 the number of hours worked by unlicensed SIU members was some 26,500 hours per year, by 2012, it had grown to approximately 90,000 hours. We can clearly recognize here the effects of our two most recent collective agreements which, with the support of our membership, focused on the development of the Desgagnés fleet while ensuring economic stability to our members and their families.

Today, Desgagnés has a fleet of eighteen (18) ships at its disposal. Along with the six (6) cargo ships designated specifically for arctic operations, the Groupe owns seven (7) tankers, three (3) bulk carriers and two (2) passenger-cargo ships (one under construction). Except for the winter season, when the six (6) arctic cargo ships are used for international ship-

ping, all these Canadian flagged vessels are operated by Canadian crews during seasonal operations in Canada.

The Federal Government destroys the at-sea fisheries observer program.

The Harper Government recently mandated Oceans and Fisheries Canada (DFO) to make considerable changes to the current At-sea Fisheries Observer Program. These changes will effectively transfer all the costs of coordinating the program to fishermen when, from the time the program was implemented, these costs have always been entirely absorbed by the DFO. These coordination costs represent 30% of the total cost of the program. Consequently, while imposing very strict rules to ensure biodiversity in Canadian oceans, the Federal Government has organized it so that the industry will pay the bill. Fishermen, workers and ultimately the consumer will have to pay in full for the cost of the program. Is it not the government's responsibility to ensure the viability of our ocean floors? Do we not already pay taxes for this purpose?

Furthermore, the Federal Government would now like to abolish the periodic allocation system (3 to 5 years) of contracts for at-sea observers granted to companies that are deemed and duly accredited by the DFO. From now on, according to the Federal Government, any company with the government's blessing could offer its services to fishermen; a kind of free market. The Canadian system was internationally recognized for its excellence and effectively prevented any collusion within the industry. However, the system that the Federal Government would now like to implement has shown significant failure in all countries and incidents of collusion and conflict of interest are well known among international specialists in the fisheries sector.

Thus, in a purely conservative exercise of rhetorical ideology our Canadian Government is going to free up control of the government portfolio and our ocean floors. There is no professional logic in any of this. The working conditions and professionalism of the Canadian fisheries observers are guaranteed in the present system. What will happen to job security for observers in the proposed free market? The truth is, these already very demanding jobs will be much more precarious and the existing collective agreements could become difficult to apply.

As in the past, we are having discussions with our partners in the business and in particular Biorex with whom we have collective agreements for fisheries observers in the Quebec and Gulf Region. Remember that in 2005 the Martin Government attempted to proceed with similar changes. After numerous public consultations and the SIU working jointly with four recognized Canadian companies, Biorex, Seawatch, Javitech and Archipelago in the West, the Federal Government finally backed down and decided to keep the present system.

Early this fall, we will create a forum for discussion with SIU members who are fisheries observers, to keep them informed about any developments and discuss with them the strategies to be adopted. We will do everything possible to protect our members' jobs.



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Mike GIVEN

Excellent opportunities for jobs

The SIU has had another busy summer for jobs. Thorold has dispatched well over 300 jobs since mid May. SIU dispatchers should be thanked for all the hard work and effort they put in to ensure that all job calls are filled so that everyone is able to take the time off they have requested. Many times this summer, dispatchers have had to search for applicants as no members were available for jobs. Anyone who has family or friends looking for a career with the SIU should have them contact one of the hiring halls as this is an excellent time to get started in the marine industry.

Shortage of Able Seamen

Once again this summer we have experienced a shortage of qualified AB's. Anyone currently working who is interested in a promotion to AB should make it known to the Company or Union. Several times this year we have had OS promoted to fill relief AB positions. We have also been encouraging new members to take any opportunity they are given to get some time on the wheel. Even if it is just an hour or so on your off time every little bit of experience helps. Everyone should also take advantage of the training offered through the Seafarers' Training Institute. Send your requests for training in now as courses fill up fast.

Favourable decision in arbitration

We have received the arbitrators' decision for the Owen Sound Transportation Company/Pelee Island Transportation collective agreements. The arbitrator awarded SIU members increases in each year of the 3 year agreement. We have to take this as a victory as the Company was seeking a 3 year wage freeze under the Ontario Public Sector Compensation Restraint Act. Future negotiations with OSTC/PITS will not be any easier as the Ontario government has extended the wage freeze policy for at least another two years.

In Hay River

In early June I travelled to Hay River to contact members working at NTCL during their annual fit-out. The members were happy to be back to work and were looking forward to another busy season. SIU members working at NTCL should be commended for the valuable service they provide to the northern communities that they serve. Seafaring is not an easy life at the best of times and it takes a special person to perform the job in the isolation that exists in northern Canada.

International Day of the Seafarer

Every June 25th is set aside by the International Maritime Organization for International Day of the Seafarer. It is a day intended to raise awareness and to thank seafarers for the sacrifices they make and the important role they play in the global economy. This year people were asked to think of an item they use every day and cannot live without and then to think of how it got to them. Chances are it was transported by seafarers.

Day of the Seafarer was marked in Thorold with our annual barbeque. SIU members and their families were joined by retired members, local politicians, company representatives and area residents to celebrate the occasion. As with any large gathering of seafarers the conversation was lively and the laughs were non stop. Thanks to everyone who attended and thanks to all seafarers who move the goods that make all our lives easier.

Brother Tom Carew is turning 80 and his "Crew, - Marie, Marlene, Tom, Kevin, Michael and Joe" wishes him "Happy Birthday".

As always we remind everyone to make sure you keep all of your documents current. Medicals, passports and other documents that expire must be valid in order for you to be employed on a ship.

Work safe.

Excellentes opportunités d'emplois

Le SIU a connu un été très avantageux au chapitre des emplois. Plus de 300 emplois ont été répartis depuis la mi-mai. Les répartiteurs du SIU méritent des félicitations pour leur excellent travail et pour avoir assuré que toutes les demandes de relève ont été comblées et que les membres ont pu profiter de congés. Souvent, les répartiteurs ont peiné à trouver des relèves car aucun membre n'était disponible. Si des membres de votre famille ou des amis désirent faire carrière avec le SIU, le moment est bien choisi. Suggérez à ces personnes de communiquer avec le personnel d'une de nos salles d'embauche car les opportunités d'emplois sont nombreuses dans l'industrie maritime.

Pénurie de matelots qualifiés

De nouveau cette année, nous éprouvons une pénurie de matelots qualifiés. Tout marin intéressé à être promu à un poste de marin qualifié devrait en aviser son employeur ou le Syndicat. Nous avons à maintes reprises cette année, affecté en relève des marins ordinaires à des postes de marins qualifiés. Nous avons également encouragé les nouveaux membres à prendre toute opportunité qui leur est offerte d'occuper le poste de timonier, même si ce n'est que pour une heure. Il faut également profiter des cours offerts par l'Institut de Formation des Marins. Transmettez votre application dès maintenant car le nombre de places disponibles est limité.

Décision favorable en arbitrage

Nous avons reçu la décision des arbitres responsables des conventions avec Owen Sound Transportation Company et Pelee Island Transportation. L'arbitre a attribué des augmentations pour chaque année de l'accord de 3 ans aux membres du SIU. Nous considérons cette décision une victoire alors que la compagnie demandait un gel des salaires en vertu de la Loi sur les restrictions salariales du secteur public en Ontario. Les prochaines négociations avec OSTC/PITS ne seront pas faciles car le gouvernement de l'Ontario a prolongé la politique du gel des salaires pendant au moins deux autres années.

Avec les membres à l'emploi de NTCL à Hay River

Nous avons rencontré nos confrères lors du gréage des navires chez Northern Transportation Company Limited à Hay River. Les membres étaient heureux de reprendre leur travail et prévoient une bonne saison. Les membres du SIU à l'emploi de NTCL méritent des félicitations pour les importants services qu'ils procurent aux collectivités nordiques. La navigation n'est pas facile dans cette région et seuls des travailleurs dévoués peuvent accomplir leur travail dans l'isolement qui prévaut dans cette région.

Journée Internationale des Marins

Le 25 juin est une journée réservée aux marins à Thorold alors qu'on souligne le travail des marins, les sacrifices qu'ils font et que l'on reconnaît le rôle important qu'ils jouent dans l'économie mondiale. Cette année, nous avons demandé aux personnes présentes de penser à un article essentiel qu'elles utilisent chaque jour et comment elles l'ont obtenu. Fort probablement, l'article a été transporté par des marins.

La journée a été marquée par notre barbecue annuel. Les membres du SIU et leurs familles ont été accompagnés de membres retraités, de politiciens locaux, de représentants des compagnies et de résidents de la région désireux de célébrer l'occasion. Comme tout rassemblement de marins, la conversation était animée et les rires constants. Nous remercions tous les participants ainsi que nos consœurs et confrères pour leur contribution à assurer la qualité de vie que nous connaissons.

Notre confrère Tom Carew célèbre son 80e anniversaire et « son équipage - Marie, Marlene, Tom, Kevin, Michael et Joe » lui souhaite « Bonne Fête ».

De nouveau, nous vous rappelons d'assurer que tous vos documents, incluant votre passeport et votre certificat médical, sont valides afin de vous permettre d'occuper un emploi à bord d'un navire.

Travaillez prudemment.



Assistant Vice-President - East Coast
Young Workers Representative

Assistant Vice-Président - Côte Est
Représentant Jeunes Travailleurs



Hugo BOISJOLY



The SIU will host the ITF Young Workers Conference

The first inter-congress conference is rapidly approaching and we predict there will be some one hundred participants from around the world. The Seafarers' International Union of Canada is assisting with the production of this event since it will be taking place in Montreal on September 17, 18 and 19, 2012. Three SIU delegates will attend the conference as well as participate in a presentation at the Saint-Lambert Locks about the work of ITF inspectors. This conference will allow us to strengthen connections between affiliated unions and act together to improve working conditions for everyone. The major subjects for discussion will be climate change and precarious jobs.

Seamanning

A number of members employed by Seamanning Services Limited have begun submitting their proposals in preparation for reopening the collective agreement which will terminate on December 31, 2012. Once all proposals have been received, the negotiating committee will review them and prepare the official demands which will be submitted at the first meeting for negotiations expected to get underway this fall. At the moment, Seamanning operates nine ships owned by Maersk under Canadian flag.

Coastal Shipping Limited

The six tankers belonging to Coastal Shipping Limited, a subsidiary of the Woodward Group of Companies, started their navigation season in June. This year, the vessels loaded their cargo at the ports of Halifax, Lewisporte and Montreal. During my visit to Botwood and Lewisporte in June, I found out that one ship had been equipped with satellite television and that the others would soon follow suit. It is worth noting this progress, because satellite television was an issue in the most recent negotiations.

OSG

The collective agreement for the largest Canadian flagged tanker, the Overseas Shirley, is currently in negotiations with OSG. We suspended our negotiations with the company until it had concluded its negotiations with the Seafarers' International Union of North America. Now that these negotiations are completed, we have reopened the negotiation process and will keep you informed about developments.

Port of Sept-Îles

During a visit to Sept-Îles in June, it was interesting to see the scale of operations underway there. At this time, a number of Union members are employed by three different companies in the area. Two CSL ships are involved in transshipment operations of iron ore, three tugboats from Groupe Océan are assisting with transshipment operations and Groupe Océan's Dredging Division won a contract for dredging.

Groupe Océan non-maritime divisions

Meetings for the Union-Management committee are expected to take place in September for the Industrial and Ship Repairs Divisions. Nearly two hundred SIU members work in these two divisions which, each year, occupy an increasingly important place at the heart of maritime transport in Canada.

Le SIU sera l'hôte de la Conférence des Jeunes de l'ITF

La première conférence inter-congrès approche à très grand pas et nous prévoyons une centaine de participants d'un peu partout dans le monde. Le Syndicat international des marins canadiens aide à la réalisation de cet événement puisqu'il se tiendra à Montréal les 17, 18 et 19 septembre 2012. Trois délégués du SIU seront présents lors de la conférence en plus de participer à une présentation sur le travail des inspecteurs de l'ITF lors de la visite de l'écluse de Saint-Lambert. Cette conférence permettra de resserrer les liens entre les syndicats affiliés et d'agir ensemble afin d'améliorer les conditions de travail de tous. Les principaux sujets de discussion seront les changements climatiques et les emplois précaires.

Seamanning

Plusieurs membres employés par Seamanning Services Limited ont commencé à faire parvenir leurs propositions en vue de la réouverture de la convention collective qui arrivera à échéance le 31 décembre 2012. Suite à la réception des propositions, le comité de négociation les révisera et préparera les demandes officielles qui seront soumises lors de la première rencontre de négociation prévue pour l'automne. En ce moment, Seamanning opère neuf navires appartenant à Maersk sous pavillon canadien.

Coastal Shipping Limited

Les six pétroliers appartenant à Coastal Shipping Limited, une filiale du Woodward Group of Companies ont commencé leur saison de navigation au mois de juin. Cette année, les navires chargent leur cargo dans les ports de Halifax, Lewisporte et Montréal. Lors de ma visite à Botwood et Lewisporte au mois de juin, j'ai constaté qu'un navire avait été équipé de la télévision par satellite et que d'autres le serait prochainement. Il est intéressant de constater ces progrès, puisque la télévision par satellite avait été un enjeu lors des dernières négociations.

OSG

La convention collective du plus grand pétrolier sous pavillon canadien le Overseas Shirley est présentement en négociation avec OSG. Nous avons suspendu nos négociations avec la compagnie jusqu'à la conclusion de ses négociations avec le Seafarers' International Union of North America. Ces négociations étant maintenant conclues, nous avons recommencé le processus de négociation et nous vous tiendrons informés des développements.

Port de Sept-Îles

Lors d'une visite à Sept-Îles au mois de juin, il a été intéressant de constater l'ampleur des opérations qui y ont lieu. En ce moment, plusieurs membres du Syndicat y travaillent pour trois compagnies différentes. Deux navires de CSL sont affrétés aux opérations de transbordement de minerai de fer, trois remorqueurs du Groupe Océan assistent aux opérations de transbordement et la division dragage du Groupe Océan a décroché un contrat de dragage.

Divisions non-maritimes du Groupe Océan

Des rencontres des comités Patronal-Syndical sont prévues au mois de septembre pour les divisions Industries et Réparations navales. Près de deux cent membres du SIU travaillent pour ces deux divisions qui occupent d'année en année une place toujours plus importante au sein du transport maritime au Canada.



Around the Ports

Autour des Ports

Celebrating the International Day of the Seafarer

Célébrant la Journée Internationale des Marins



George Keeping, Roderick Sandiford - **English River**



Wanda Pye, Terry Sharron, Idella Matheson, Tony Carter, Paul Matheson, Rupert Bond - **Algorail**



Santiago Ayuban, Robert Francisco, Leonore Doucette, Raymond Kennedy - **Birchglen**



Stefan Peat, Reimar Omandam, Richard Mason, Winston Gill, Carl Jardine, Archibald Layne
Capt H. Jackman



Back/arrière: Vince Giannopoulos, Ken Bye, Pat Hogan, Gord Sutherland, Front/avant: Gary Bateman, Claude Macdonald, Conrade Meade - **Algoway**



Gary Bateman, Khatibu Fahatibu - **Algoway**



Elvin Mallett, Alex Ferguson, Mike Francis
Algoma Guardian



Alex Bell, Guy Tardif, Robert Eckmier - **Algoma Discovery**



Jerry Radaza, Joanne Nash - **Algoma Guardian**



Around the Ports

Autour des Ports



Michelle Desabrais - NTCL



Joe Cummings, Harold Cornect - NTCL



AJ Norberg - NTCL



Aubrey Hillier - NTCL



Dan Brahniuk - Seaspan



Kait Peters - Seaspan



Wayne Hatcher, Charlie Herritt, George Harvey, Shawn Keeping, Curtis Wells, Jonathan Advincula, Randy Crandall, Peter R. Cresswell



Jamie Hamelin, Dan Brahniuk, Dan Cully - Seaspan



John Ryan, Mike Given, Alfred Baker, Dennis Bonnetrouge - NTCL



Jean-Philippe Demers, Fabian Lefresne, Brian Mauger, Nicholas Basplay, Zhivko Popov, Susan Brunet, Alvin Albarracin - MV Pineglen



Jerome Omblero, Serguei Pereplavtchenko, Henry Courtney, Romeo Bernardo - MV Cedarglen



Bertrand Gamelin, Romeo Bandiola, Andy Dueno, Zarook Mohamed - MV Pineglen



Michael Schilz, Ian Vivero, Stéphane Desrochers, Philippe Beaudry, Frédéric Langlois - MV Arctic



Grant Tetford, Steve White, Anthony Norris, Mark Butler, Gerry MacPherson, Morgan Pendergast, Roger Perry, Brian Hoskins, Steve Keats - MV Havelstern



Louis Paquin, Claude Couture, Jean-Pierre Gouin, Gilles Simoneau, Guy Daneau, Michel Galarneau - Océan Remorquage Sorel



Randy Pailaga, Agustin Oriol, Leonard Roga, Christian Roy - MV Saguenay



David Wheeler, Samuel Loyola - MV Richelieu



Rémy Laliberté, Christian Godbout, David Daneau - Océan Remorquage Côte-Nord



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Mike LUCARZ

On the West Coast

The Port of Vancouver has been very busy since the last edition of the Canadian Sailor with numerous jobs being dispatched to FRPD, Lafarge, NTCL and SFC.

Fraser River Pile and Dredge

The SIU is pleased to inform you that FRPD has acquired a new/used Hopper Dredge. This is a huge investment for the company and will see more jobs being created on this new vessel. The vessel's current name of "Ham 309" will be renamed once it has arrived in Canada. The vessel is currently situated in Willemstad, Curacao and is undergoing dry-docking while there. The company's plan is to have the vessel in Vancouver by October 2012. Depending on the time it takes to register under a Canadian flag, they are hoping to start working the vessel before the end of the year.

The Ham 309 will be able to carry approximately twenty per cent more sand and is capable of loading the hopper quicker than the Fraser Titan currently does. The vessel is equipped with a water jet system which makes the shorter loading times possible. Another major benefit is that the vessel has a pump ashore system in place and will be able to dredge material from the Fraser River channel and deliver it directly to a land based stockpile.

As this vessel is to replace the Fraser Titan it will give the company the opportunity to bid on other major contracts from coast to coast.

Seaspan Ferries Agreement ratified

We are pleased to announce the Memorandum of Agreement that was sent out to the members has been ratified. It is a two year deal with an increase in wages along with guaranteed overtime for the Mechanical Assistants. A big thank you goes out to Wes Paulin, Glen Steel and Bob Anderson who sat on the negotiating committee. Thanks are also in order to Dennis Pucovsky and Paul Isserlis who sat on the tally committee.

Northern Transportation Company Limited

Mike Given VP Great Lakes and West Coast, and I made a trip to Hay River in mid June to visit the members there. All the members we saw seemed extremely happy and excited to be back at work. As the company is still trying to structure itself to be viable in the future, the beginning of the season showed some miscommunication and a few issues which we have been able to work together to resolve for the benefit of everyone.

The offices in Thorold and Vancouver dispatched numerous members and applicants to the Arctic to fill job openings and cover mid season breaks. It is expected the season will come to an end around mid to late October and we will be making another visit to Hay River at that time.

As reported in the last Sailor, NTCL had applied to the Office of the Superintendent of Financial Institutions and the Honourable James Flaherty, Minister of Finance, to have the pension deficit repaid over 10 years, which he has since granted. This should give the company a chance to get into a better financial position. A big thank you to all our members and retirees for their patience through this difficult period.

As SIU representative, I was asked to attend the "Foundations of Trust Management Standards" (FTMS) program presented in Toronto by the International Foundation of Employee Benefit Plans. The program is intended to help new trustees gain an understanding of the basic principles of trust fund management.

Enjoy the Fall season and work safely.

Sur la Côte Ouest

Le port de Vancouver a connu beaucoup d'activité alors que de nombreux emplois ont été dépêchés chez FRPD, Lafarge, NTCL et SFC depuis la dernière édition du Marin canadien.

Fraser River Pile and Dredge

Le SIU a le plaisir de vous annoncer que FRPD a fait l'acquisition d'une nouvelle drague auto-porteuse qui portera le nom de Ham 309. Cette drague représente une importante acquisition pour la compagnie. Le navire est présentement en cale sèche à Willemstad, au Curaçao et la compagnie prévoit que le navire sera à Vancouver en octobre prochain. Sous réserve du temps requis pour son enregistrement au Canada, la compagnie espère que le navire sera en service avant la fin de l'année.

Le Ham 309 pourra transporter environ vingt pour cent plus de sable et permettra le chargement de l'appareil plus rapidement que le Fraser Titan. Le navire est équipé d'un système de jets d'eau qui rend les temps de chargement les plus courts possibles. De plus, le navire a un système de pompe en place qui permet de draguer les sédiments du canal du fleuve Fraser et de les livrer directement à terre.



FRPD New Dredge – Nouvelle drague de FRPD

Ce navire remplacera le Fraser Titan et permettra à la compagnie l'occasion d'offrir ses services sur d'autres contrats importants d'un océan à l'autre.

Ratification de la convention avec Seaspan Ferries

La convention collective transmise aux membres a été ratifiée. L'entente est d'une durée de deux ans avec augmentation des salaires et garantie d'heures supplémentaires pour les mécaniciens adjoints. Nos sincères remerciements à Wes Paulin, Glen Steel et Bob Anderson pour leur excellent travail au sein du comité de négociation. Nous remercions également Dennis Pucovsky et Paul Isserlis pour leur travail au sein du comité de dépouillement du scrutin.

Northern Transportation Company Limited

Mike Given et moi avons fait le voyage à Hay River afin de rencontrer les membres à la mi-juin. Tous les membres rencontrés étaient heureux d'être de retour au travail. Alors que la compagnie tente de retrouver sa rentabilité, le début de la saison a laissé paraître certains malentendus que nous avons pu résoudre à la satisfaction de tous.

Les salles d'embauche de Thorold et Vancouver ont réparti de nombreux membres vers l'Arctique afin de combler des emplois et les postes de relève de mi-saison. On prévoit que la saison se terminera en fin octobre et nous rencontrerons de nouveau les membres à Hay River.

Tel que mentionné dans la dernière édition du Marin Canadien, NTCL a soumis une demande auprès du Bureau du Surintendant des Institutions Financières Canada et à l'honorable James Flaherty, ministre des Finances, afin de rembourser le déficit du régime de retraite sur une période de dix ans, qui a depuis été accordé. Ceci devrait donner à la compagnie une opportunité de rétablir sa situation financière. Nous remercions tous nos membres et retraités pour leur patience au cours de cette période difficile.

À titre de représentant du SIU, j'ai assisté à Toronto, à la présentation par un organisme qui offre ses services aux fiduciaires de régimes d'avantages sociaux et de retraite d'un programme, sur les normes à observer dans la gestion de ces régimes. Le programme sert à aider les nouveaux fiduciaires à mieux comprendre les principes de base de la gestion de fonds en fiducie.

Bonne fin de saison et travaillez prudemment.