

THE CANADIAN
SAILOR

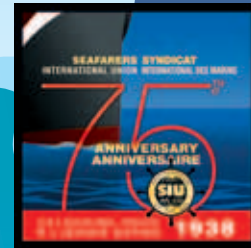
SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
AFFILIATED WITH SIUNA • AFL-CIO • ITF • CLC



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. 59 No. 2 June / Juin 2013

ARRIVÉE DU

BELLA DESGAGNÉS

HAS ARRIVED



Le Bella Desgagnés, un navire neuf avec un équipage de marins du SIU, sera affecté au transport de passagers et de marchandises à partir de Rimouski, sur la côte sud du Golfe du Saint-Laurent, passant par Sept-Iles et l'Île d'Anticosti jusqu'à de nombreux ports de la Basse Côte-Nord aussi loin que Blanc Sablon. Le Bella Desgagnés, a une cote glace 1A, une longueur de 318 pieds et une largeur de 64 pieds. Louis-Marie Beaulieu, Président de Groupe Desgagnés, mérite des félicitations pour avoir complété le projet du Bella Desgagnés et avoir assuré un service maritime de haute qualité à la population de la Côte-Nord du Québec, procurant des emplois aux membres du SIU.

The Bella Desgagnés, a new passenger-cargo ship crewed by SIU members will provide maritime service from the south shore of the Gulf of St. Lawrence in Rimouski, via Sept-Iles and Anticosti Island to several ports on the Lower North Shore as far as Blanc Sablon. The Bella Desgagnés is built to Ice Class 1A and has dimensions of 318 feet and a beam of 64 feet. Groupe Desgagnés President, Louis-Marie Beaulieu, deserves congratulations for his determination to achieve completion of the Bella Desgagnés project which will provide superior maritime services to the population of the Québec North Shore and create jobs for SIU members.

SIU members angry with the reform of Employment Insurance

See President Desjardins' article on pages 2 and 3
and photos on pages 10 and 11

Membres du SIU en colère contre la réforme de l'Assurance-Emploi

Voir l'article de Président Desjardins en pages 2 et 3
et photos en pages 10 et 11





From your President

Michel Desjardins



Le mot du Président



SIU members get excellent employment opportunities

Although we have some vessels temporarily laid up awaiting cargoes, the Canadian Maritime Industry continues to evolve, offering industries in Canada the necessary resources for safe and efficient transport of their products and above all, creating excellent opportunities for employment to members of the SIU.

Our industry, thanks to the foresight and determination of the ship owners and directors of companies under contract with the Seafarers' International Union of Canada, offers our members stable work throughout the season. To think that only a few years ago, ships under Canadian registry were dependent for many months on the fluctuations of Prairie harvests. All too often, Canadian sailors had nothing to do over a number of months, while waiting for shipments of grain to arrive.

Our industry is directly influenced by the strength of the Canadian economy and by extension, the world economy. Nevertheless, the quality of services offered by the Canadian Maritime Industry and marketing efforts by ship owners have allowed our industry to explore new markets. It is important to highlight the contribution of the SIU sailors who have developed their skills and qualifications by actively participating in up-grading courses offered by the Seafarers' Training Institute.

The effect of removing customs duties

Removing the 25% tariff on duty adopted by the Government of Canada in 2010 had a significant impact on the boom experienced by our industry. Furthermore, we must recognize and pay tribute to the ship owners who chose to take advantage of this removal and renew their fleets by making large investments to purchase new state-of-the-art vessels.

Outfitted with the most up-to-date equipment, which makes them safer and better performing, these ships have a distinct competitive advantage over other modes of transport, making use of technologies that result in significant improvements in energy efficiency.

The SIU congratulates cutting-edge shipping companies

In the most recent editions of the Canadian Sailor we have highlighted the new vessels that Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine will be adding to their fleets this year. We hasten to include the brand new Bella Desgagnés and congratulate Louis-Marie Beaulieu, President of Groupe Desgagnés. President Beaulieu has shown a remarkable determination to finish construction of this new ship in spite of set backs in both of the shipyards involved in this important project.

The population of the Lower North Shore will enjoy the addition of this magnificent vessel which will travel between ports on the Southern Coast of the Gulf of St. Lawrence and ports on the Lower North Shore as far as Blanc Sablon. The Bella represents a considerable improvement in the services offered to the population of the Lower North Shore. The ship can carry up to 381 passengers and 63 cabins are available for up to 126 passengers whereas her predecessor, the Nordik Express was limited to 144 passengers. The bow of the ship resembles a passenger liner and the stern carries cargo, vehicles and containers. The area reserved for the public includes an 88 seat dining room and a 112 seat cafeteria.

We wish great success to the Groupe Desgagnés managers and members of the SIU who will be crewmembers on the Bella Desgagnés.

CSL celebrates its 100th anniversary

On behalf of the Members of the Executive Board and all the SIU members who have contributed to the success of CSL, we offer CSL Executive Officers and employees our most sincere congratulations. We appreciate the pleasant atmosphere that the CSL maintains on board its ships and in our working relationship.

On pages 19 and 20 of this edition, we are featuring the 100th anniversary of Canada Steamship Lines as well as interesting facts about its history within the Canadian Maritime Industry.

Algoma Central Marine

It is also important to mention the initiatives taken by Algoma Central Marine to renew its fleet. In up-coming editions of the Canadian Sailor, we will have the pleasure of highlighting the arrival of Equinox class ships that will come into service in Canadian waters later this year.

All these new vessels, equipped with the most advanced technology, will allow Algoma to pursue its success and the SIU hopes to continue our good working relationship for years to come.

SIU Members express their opposition

Over 150 members of the SIU assembled and joined more than 30,000 people to demonstrate their anger against Prime Minister Harper and his Conservative Government following significant changes that were made to the Employment Insurance Act.

Ignoring the difficulties experienced by seasonal workers, the Conservative Government decided, by using its majority in the House of Commons, to change the criteria for eligibility to benefits. The Harper Government does not respect workers who have paid their contributions in order to ensure financing this program. SIU Members have a legitimate right to receive anticipated benefits.

Conservative politicians who decimated the Employment Insurance Program do not understand the considerable sacrifices that sailors have to make living far from their families all year long.

The Employment Insurance Act has been changed several times by the Conservative Government and SIU members along with all Canadian workers must receive the benefits to which they are entitled.

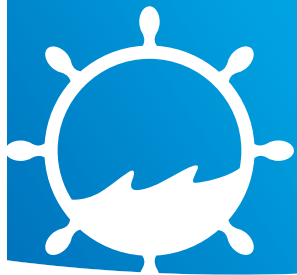
On pages 10 and 11 of this edition, we are publishing photographs taken during the demonstration as well as messages addressed to Conservative MPs. Members of the SIU will have long memories of the Harper Government's conduct in this matter.

It is regrettable that the measures adopted by the Harper Government to decimate the Employment Insurance Program are managing to sour the positive atmosphere enjoyed in the Canadian Maritime Industry.

The Harper Government must respect Canadian seafarers

The considerable improvements implemented to the Canadian fleet confirm the vitality of our industry. Ship owners are contributing thanks to significant investments and members of the SIU are happy to be on board and work in order to ensure the companies' profitability. It is up to us to convince the Harper Government to do its part and correct the wrong done to workers by taking away their Employment Insurance benefits.

Work safely and enjoy a good season.



From your President

Michel Desjardins



Le mot du Président

Excellentes opportunités d'emploi aux membres du SIU

Bien que quelques navires soient temporairement désarmés dans l'attente de cargaisons, l'évolution de l'industrie maritime canadienne se poursuit, offrant aux industries du Canada les ressources nécessaires au transport efficace et sécuritaire de leurs produits et surtout, créant d'excellentes opportunités d'emploi aux membres du SIU.

Notre industrie, grâce à la prévoyance et à la détermination des armateurs et des dirigeants des compagnies sous contrat avec le Syndicat international des marins canadiens, offre à nos membres des emplois stables tout au long de la saison. Il suffit de penser qu'il y a quelques années à peine, les navires sous registre canadien étaient dépendants durant de nombreux mois des fluctuations des récoltes des Prairies. Trop souvent, les marins canadiens étaient inactifs durant de nombreux mois, dans l'attente des arrivages de cargaisons de céréales.

Notre industrie est directement influencée par la vitalité de l'économie canadienne et par ricochet, par la santé de l'économie mondiale. Toutefois, la qualité des services offerts par l'industrie maritime du Canada et les efforts de commercialisation des armateurs ont permis à notre industrie d'explorer de nouveaux marchés. Il est important de souligner la contribution des marins du SIU qui ont développé leurs compétences et leurs qualifications en participant activement aux cours de perfectionnement offerts par l'Institut de Formation des Marins.

L'influence du retrait des droits de douane

Le retrait des droits de douane de 25% adopté par le gouvernement du Canada en 2010 ont eu un impact important sur l'essor que connaît notre industrie. De plus, il faut reconnaître et rendre hommage aux armateurs qui ont choisi de profiter de ce retrait et de renouveler leurs flottes en faisant d'importants investissements dans l'acquisition de navires neufs à la fine pointe de la technologie.

Dotés des plus récents équipements qui les rendent plus performants et sécuritaires, ces navires ont un avantage concurrentiel certain par rapport aux autres modes de transport, profitant des technologies éconergétiques qui résultent en des améliorations significatives en matière d'efficacité énergétique.

Le SIU félicite les compagnies maritimes d'avant-garde

Nous avons dans les plus récentes éditions du Marin Canadien mis en relief les nouveaux navires qui seront ajoutés cette année aux flottes de Canada Steamship Lines et Algoma Central Marine. Nous nous empressons d'inclure le tout nouveau Bella Desgagnés et de féliciter Président Louis-Marie Beaulieu du Groupe Desgagnés. Président Beaulieu a fait preuve d'une remarquable détermination afin de conclure la construction du nouveau navire en dépit des retards causés dans les deux chantiers maritimes impliqués dans cet important projet.

Les populations de la Basse Côte-Nord profiteront de l'ajout de ce magnifique navire qui fera la navette entre les ports de la côte sud du Golfe du St-Laurent et les ports sur la Côte Nord jusqu'à Blanc Sablon. Le Bella représente une importante amélioration dans les services qui seront offerts à la population de la Basse Côte-Nord. Le navire peut accueillir jusqu'à 381 passagers et 63 cabines sont disponibles pour jusqu'à 126 passagers alors que son prédécesseur, le Nordik Express était limité à 144 passagers. La section avant du navire ressemble à un navire passager alors que la section arrière reçoit des cargaisons, des véhicules et des conteneurs. Le secteur réservé au public comprend une salle à diner de 88 sièges et une cafétéria de 112 sièges.

Nous souhaitons Bon Succès aux dirigeants de Groupe Desgagnés et aux membres du SIU qui composeront l'équipage du Bella Desgagnés.

CSL célèbre son 100e anniversaire

Au nom du Conseil d'administration et de tous les membres du SIU qui ont contribué à l'essor de CSL, nous lui offrons nos plus sincères félicitations. Nous apprécions l'atmosphère conviviale que CSL sait maintenir à bord de ses navires et dans nos relations de travail.

Nous soulignons en pages 19 et 20 de cette édition, le 100e anniversaire de Canada Steamship Lines ainsi que les faits saillants de son histoire au sein de l'industrie maritime au Canada.

Algoma Central Marine

Il est également important de souligner les initiatives prises par Algoma Central Marine dans le renouvellement de sa flotte. Nous aurons le plaisir dans les prochaines éditions du Marin Canadien de souligner l'arrivée de nouveaux navires de classe Equinox qui entreront en service en eaux canadiennes plus tard cette année.

Tous ces nouveaux navires, dotés des technologies les plus avancées, permettront à Algoma de poursuivre ses succès et le SIU souhaite maintenir les bonnes relations de travail durant de nombreuses autres années.

Les membres du SIU démontrent leur opposition

Plus de 150 membres du SIU se sont rassemblés et ont rejoint plus de 30 000 personnes afin de démontrer leur colère envers le Premier Ministre Harper et son gouvernement conservateur à la suite des modifications importantes qui ont été apportées à la Loi sur l'Assurance-Emploi.

Ignorant les difficultés que connaissent les travailleurs oeuvrant dans des emplois saisonniers, le gouvernement conservateur a décidé, en utilisant la majorité qu'il détient à la Chambre des Communes, de changer les critères d'admissibilité aux prestations. Le gouvernement Harper ne respecte pas les travailleurs qui ont payé leurs contributions afin d'assurer le financement de ce programme. Avec raison, les membres du SIU ont un droit légitime à recevoir les prestations prévues.

Les politiciens conservateurs qui ont saccagé le programme d'Assurance-Emploi ne réalisent pas les sacrifices importants que doivent faire les marins et de vivre éloignés de leurs familles tout au long de l'année.

La loi sur l'Assurance-Emploi a été modifiée à maintes reprises par le gouvernement conservateur et les membres du SIU ainsi que tous les travailleurs canadiens doivent recevoir les prestations auxquelles ils ont droit.

Nous publions en pages 10 et 11 de cette édition des photos prises lors de la démonstration ainsi que les messages adressés aux députés conservateurs. Les membres du SIU auront bonne mémoire de ce coup monté par le gouvernement Harper.

Il est regrettable que les mesures adoptées par le gouvernement Harper dans le saccage du programme d'Assurance-Emploi parviennent à gâcher l'atmosphère positive qui règne dans l'industrie maritime au Canada.

Les importantes améliorations apportées à la flotte canadienne confirment la vitalité de notre industrie. Les armateurs contribuent grâce à des investissements considérables et les membres du SIU sont heureux de monter à bord et de travailler afin d'assurer la rentabilité des compagnies. Il nous reste à convaincre le gouvernement Harper de faire sa part en corrigeant le tort causé aux travailleurs en les privant des prestations de l'Assurance-Emploi.

Travaillez prudemment et profitez de la belle saison.



From the Executive Vice-President



Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

Uncertain summer

Although the year started out with promise some unforeseen issues may slow down the shipping this season.

US Steel in Nanticoke has once again locked out members of the United Steel Workers. The Steelworkers voted on the contract offer from the Company and it was turned down by 70%. The Union indicated its desire to continue to negotiate but were locked out by the Company.

We have met with SIU contracted companies who deliver cargo to the facility in Nanticoke and they have told us that depending how long the lockout continues will be the determining factor in how many, and at what time vessels may layup. It could be a couple of ships basically now, or, several ships later on depending on other cargo movements. We will try to keep you up to date on information as we have it.

It is also yet to be determined just how much wheat will be made available to move this year. Last year's drought and other factors will play a part in what there is to haul.

The economic conditions also have not returned to pre-downturn levels and so far the outlook is for a few more years of so so growth.

I guess the message is grab the jobs as they come in. This year does not look like one to be too picky in what job you take.

Water Levels

As reported in other articles, water levels are becoming a very serious issue around the lakes. With delays in sailing, lighter cargos and anchoring until waters rise the time has come for government to take a hard look at not only the dredging aspects but also the root cause of the decline. I had a chance recently to visit some small harbors along Lake Huron and the drop in water level was astonishing. Places that 10 years ago were bustling small harbors have no water at all. Docks are sitting high and dry in some places



Sheldon Shepard, Brian Gouthro, Lillian Napierala - Algosea

100 feet from the nearest water!!

As time goes by this will play an important role in just where the shipping industry goes. Lighter cargo makes for less money to operate.

Negotiations

We will be starting negotiations with Algoma Tankers soon and notices have been sent to the vessels for proposals. We are also looking for three nominations for members to join us at the negotiating table. This will probably be a difficult round of negotiations as the economy is still lagging and the cost of living indexes are at historic lows. Based on contract settlements other unions have been getting lately, wage increases could be tough to come by, but, we will do our best. Members with Algoma Tankers should think outside the box when it comes to proposals this time.

Complaint VS Grievances

We have run into a unique situation the last few months with members sending complaints directly to the companies, as opposed to the normal grievance process. Some companies have "advertised" that they have numbers available for employees to call for various issues. This is all fine and dandy but what happens when an employee, with all good intentions, calls these lines with a complaint that doesn't get addressed to their satisfaction? Have the time limits now passed to file a grievance? What if, after a couple of months, the company says "too bad" you have no beef?

We urge all members to continue to follow the grievance procedures as outlined in your Collective Agreement. Protect yourself at all times but following time limits etc. We understand that grievances can take what seems forever to resolve but we spend a great deal of time negotiating settlements before we proceed to the next step. Patience can be a virtue when it comes to grievances. The process is lengthy and time consuming and all factors must be taken into consideration when deciding what to do.

We have also heard of surveys being floated around dealing with galley issues. Again, the Collective Agreements must be followed regardless of what any company issued survey may say. If in doubt, check with an official at the union hiring halls.

Politics

With the state of politics in Ontario a provincial election could be called at anytime. We urge all members to please read the platforms of all political parties before casting a ballot. Make sure you agree with what they will do. For example Tim Hudak, the leader of the Ontario PC party has made it very clear he will make Ontario a Right to Work Province. This would kill the middle class in Ontario! Take a moment to read what Right of Work has done and the terrible conditions it has caused in the United States with places like Alabama etc. It drives down wages and benefits. Tim Hudak could be the biggest threat to the middle class Ontario has ever seen.

Same with Quebec. With a minority Government an election could be called at anytime. Get to know the parties and what the agenda is. The PQ for example stands for separation from Canada. As a member of the SIU OF CANADA would this benefit you and the rest of the middle class? Regardless of your feelings toward federalism the answer is probably not. Economic uncertainty, destabilization, etc. could kill the Provinces economy!

We can't tell you who to support or who to vote for, but we can urge you to make sure the agenda and platform of the party you support also supports your industry!



Un été incertain

Bien que le début de l'année ait été prometteur, certaines questions imprévues pourraient ralentir la navigation cette saison.

US Steel à Nanticoke a de nouveau choisi de recourir au lock-out des membres du Syndicat des Métallurgistes Unis. Ceux-ci ont voté sur l'offre de convention de la Compagnie et 70 % des membres l'ont rejeté. Le Syndicat a indiqué son désir de continuer à négocier mais la Compagnie a décrété un lock-out.

Nous avons rencontré les compagnies sous contrat avec le SIU qui livrent des cargaisons aux installations de Nanticoke et ils nous ont informé que la durée du lock-out déterminera combien et à quel moment les navires seront désarmés. Il est possible que quelques navires soient désarmés sous peu ou plusieurs plus tard selon les autres cargaisons devant être transportées. Nous tenterons de vous renseigner de tout développement à ce sujet.

Il reste encore à déterminer combien de céréales devront être transportées cette année. La sécheresse de l'année dernière et d'autres facteurs joueront un rôle important sur cette situation.

Les conditions économiques ne sont pas revenues au niveau que nous avons connu avant le ralentissement et jusqu'ici les perspectives laissent entrevoir quelques autres années de croissance modérée.

Je crois qu'il est sage de suggérer d'accepter les emplois qui sont offerts. Tout indique que cette année ne semble pas propice à être trop difficile sur le choix d'un emploi.

Le niveau des eaux

Tel que rapporté dans d'autres articles, le niveau des eaux devient très problématique sur les Grands Lacs. En plus des retards dans la navigation et des limites dans les cargaisons jusqu'à ce que le niveau monte, il est temps que le gouvernement examine non seulement la question du dragage mais également la cause première du problème. J'ai eu l'opportunité récemment de visiter quelques petits ports le long du lac Huron et la baisse du niveau d'eau est étonnante. Des endroits où l'on voyait des petits ports il y a dix ans, plus rien n'existe. Les quais sont inutilisables et à certains endroits l'eau la plus proche est à une distance de 100 pieds.

Il faut prévoir que la baisse des niveaux d'eau jouera un rôle important dans l'avenir de l'industrie maritime. La réduction des capacités de chargement signifie une baisse de revenus pour les armateurs.

Négociations

Nous débuterons bientôt les négociations avec Algoma Tankers et nous avons demandé aux équipages de soumettre leurs propositions. Nous recherchons également trois nominations de membres pour se joindre à la table des négociations. Ces négociations seront probablement difficiles alors que l'économie stagne et que les index du coût de la vie sont à des bas historiques. Si l'on se fie aux conventions collectives conclues récemment par d'autres syndicats, il pourra être difficile d'obtenir des augmentations salariales mais nous ferons de notre mieux. Nous suggérons aux membres à l'emploi d'Algoma Tankers de faire preuve d'imagination au moment de soumettre leurs propositions.

Plaintes relativement à des réclamations

Nous avons éprouvé une situation unique lors des derniers mois alors que des membres ont soumis des plaintes directement aux compagnies au lieu de passer par la procédure prévue pour le règlement de griefs. Des compagnies ont publié des numéros de téléphone que les employés peuvent utiliser pour divers sujets. C'est très bien sauf que peut-on faire lorsque qu'un employé, animé des meilleures

intentions, appelle l'un de ces numéros et n'obtient pas la satisfaction souhaitée. Les délais prévus pour le dépôt d'un grief sont-ils dépassés? Que peut-on faire lorsqu'après quelques mois, la compagnie dit qu'elle regrette mais que le grief n'est pas fondé?

Nous suggérons fortement à tous les membres de continuer à suivre les procédures de grief conformément à votre convention collective. Protégez-vous en tout temps en observant les délais prévus. Nous comprenons que certains griefs peuvent prendre ce qui semble une éternité à résoudre mais nous passons beaucoup de temps à négocier avant de procéder à l'étape suivante. La patience peut être une vertu dans le règlement de griefs. Le processus est long et laborieux et tous les facteurs doivent être pris en considération.

Nous avons également appris que des sondages circulent relativement à des questions touchant le commissariat. Encore une fois, les conventions collectives doivent être observées indépendamment de ce que le sondage d'une compagnie peut indiquer. En cas de doute, communiquez avec un représentant à l'un des bureaux du syndicat.

Politique

Considérant la situation politique en Ontario, une élection provinciale pourrait être déclenchée à tout moment. Nous invitons tous les membres à se renseigner sur le programme de tous les partis avant de déposer leur bulletin de vote. Assurez-vous d'être d'accord avec leurs projets. Par exemple, Tim Hudak, le leader du Parti conservateur de l'Ontario a confirmé que la Loi sur le droit au travail sera mise en vigueur en Ontario. Cette loi tuerait la classe moyenne en Ontario! Prenez un moment pour constater les conséquences terribles de cette loi aux États-Unis dans des États tels que l'Alabama et autres entraînant une baisse des salaires et des avantages sociaux. Tim Hudak pourrait être la plus grande menace à la classe moyenne que l'Ontario a connue.

Même situation au Québec. À cause d'un gouvernement minoritaire, une élection peut être déclenchée à tout moment. Nous encourageons tous les membres à se renseigner sur les partis et sur leur programme. Le PQ est en faveur par exemple de la séparation du Québec des autres provinces du Canada. À titre de membre du SIU du Canada, une telle séparation serait-elle à votre avantage, pour vous et à l'avantage de la classe moyenne? Quelques soient vos sentiments envers le fédéralisme, la réponse est probablement non. L'incertitude économique, la déstabilisation et autres raisons pourraient détruire l'économie des provinces!

Nous ne pouvons pas vous dire qui appuyer et pour qui voter mais nous vous encourageons fortement à surveiller l'agenda et le programme politique du parti que vous appuyez, appuie également votre industrie!



Exec VP Jim Given at protest against cuts to Employment Insurance.
VP Exec Jim Given s'oppose aux réductions à l'Assurance-Emploi.



WiFi access for seafarers praised

We learn from shiptalk.com that the Port of Montreal has won the International Association of Ports and Harbors' (IAPH) bronze 2013 Port Communication Award for providing free WiFi – internet connection to seafarers whose ships are docked in the Port of Montreal. The service allows mariners to connect more easily with family and friends back home.

The Port's director of information technology, Gaétan Vigneault, accepted the award on behalf of the Montreal Port Authority and the team that implemented the project.

Patrice Caron, ITF inspector based at SIU headquarters in Montreal, has been actively involved in the project. According to research conducted by ITF, only 12% of seafarers have reported free and unlimited internet access while 61% have no internet access available to them on board.

We congratulate Brother Caron for his efforts and for successfully obtaining WiFi connectivity for seafarers while their vessel is docked in the Port of Montreal.

News – Port of Montreal

The Port of Montreal (MPA) is delighted with a Canadian Coast Guard (CCG) decision authorizing the passage of vessels up to 44 metres wide in the Quebec-Montreal section of the St-Lawrence navigation channel. The previous authorized width was 32.1 metres without restrictions.

The CCG has made the provisions following a study commissioned by the MPA and conducted jointly with Transport Canada, the CCG, the Laurentian Pilotage Authority and the Corporation of Central St. Lawrence Pilots.

“I would like to thank everyone who has collaborated on this project,” said MPA President and CEO Sylvie Vachon. “This initiative will allow the Port of Montreal to strengthen its position as North America's leading port for container traffic with Europe, and it will reinforce Montreal's strategic position as a logistics and transportation hub of choice for all types of cargo.”

Specifically, the new provisions will make it possible for all Post-Panamax vessels, including 6,000-TEU (twenty-foot equivalent unit) container ships, to reach Montreal.

“Shipping lines, no matter what type of cargo they carry, will be able to substantially increase capacity on their services to Montreal, which will inevitably lead to benefits for the Port's broad customer base.” Ms. Vachon added.

Valero could invest 200 million in the Ultramar Refinery in Lévis

The newspaper La Presse reported on May 23rd that Valero Energy (VLO), owner of Ultramar, could invest up to 200 million dollars in Quebec if it succeeds in obtaining oil supplies from Alberta, Saskatchewan and North Dakota following the reversal of Enbridge's number 9 pipeline.

This new source would lead Valero to invest 110 million dollars to the Ultramar oil terminal in Montreal East to increase its tankage facilities.

The crude oil would then be transported by ship to the Ultramar Refinery in Lévis, across the St. Lawrence River from Québec City. Another investment of 30 million dollars would be necessary in order to arrange the installations of adequate handling and storage facilities in Lévis.

Also, approximately sixty million dollars would be required to complete partnership agreements with shipowners for the fleet of tankers that will transport crude oil from Montreal to Lévis.

Valero estimates that the oil supplies from Western Canada would give Ultramar an important competitive advantage since the price of oil from Western Canada is by far lower than the oil originating from overseas suppliers.

It is important to note Ultramar was named four times as one of Canada's 50 best employers.

Félicitations pour l'accès WiFi offert aux marins

Nous apprenons de shiptalk.com que le port de Montréal a obtenu le prix bronze 2013 de l'IAPH (Association Internationale des Ports) pour son initiative de procurer la connectivité WiFi sans frais aux marins dont le navire est accosté dans le port de Montréal. Le service permet aux marins de se relier plus facilement à leur famille et à leurs amis.

Le Directeur de la technologie de l'information du Port de Montréal, Gaétan Vigneault, a accepté le prix au nom de l'Administration portuaire de Montréal et de l'équipe qui ont mis le projet en application.

Patrice Caron, Inspecteur de l'ITF attaché aux Quartiers Généraux du SIU à Montréal, a été activement impliqué dans le projet. Selon les données recueillies par l'ITF, seulement 12% des marins ont rapporté profiter de l'accès internet sans frais et illimité alors que 61% n'ont aucun accès internet disponible à eux à bord de leur navire.

Nous félicitons Confrère Caron pour ses efforts et pour avoir obtenu la connectivité WiFi pour les marins lorsque leur navire est accosté au Port de Montréal.

Le Port de Montréal ouvert aux navires post-Panamax

L'Administration portuaire de Montréal (APM) se réjouit de la décision prise par la Garde côtière canadienne d'autoriser la venue de navires d'une largeur maximum de 44,0 m dans le tronçon Québec – Montréal de la voie navigable du Saint-Laurent. La largeur précédemment autorisée était de 32,1 m sans restrictions.

Ces nouvelles dispositions de la Garde côtière canadienne font suite à une étude commandée par l'Administration portuaire de Montréal (APM) et menée conjointement avec Transports Canada, la Garde côtière canadienne, l'Administration de Pilotage des Laurentides et la Corporation des Pilotes du St-Laurent central.

« Je tiens à remercier tous ceux qui ont collaboré à ce projet qui va permettre au Port de Montréal de consolider sa position de leader nord-américain dans le trafic des conteneurs avec l'Europe, et qui va renforcer la position stratégique de Montréal comme plateforme de transport et de logistique de choix pour tous les types de marchandises », a souligné Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal.

Concrètement, les nouvelles dispositions donnent la possibilité à tous les navires post-Panamax, dont les porte-conteneurs de 6 000 EVP (équivalent vingt pieds), de rallier le Port de Montréal.

« Les transporteurs maritimes, quel que soit le type de marchandise transportée, pourront augmenter sensiblement la capacité sur leurs services avec Montréal, ce qui entraînera inévitablement des retombées positives pour la clientèle élargie du port », a conclu Sylvie Vachon.

Valero pourrait investir 200 millions dans la raffinerie Ultramar à Lévis

Le journal La Presse rapportait le 23 mai que la pétrolière Valero Energy (VLO), propriétaire d'Ultramar, pourrait investir jusqu'à 200 millions de dollars au Québec si elle réussit à obtenir un approvisionnement de pétrole de l'Ouest canadien à la suite de l'inversion du pipeline numéro 9 d'Enbridge.

Cette nouvelle source amènerait Valero à investir 110 millions de dollars au terminal pétrolier d'Ultramar à Montréal-Est afin d'y stocker le pétrole brut.

Celui-ci serait ensuite transporté par bateau à la raffinerie de Lévis, où un autre investissement de 30 millions de dollars serait requis afin d'aménager les installations de manutention et d'entreposage adéquates.

Enfin, une soixantaine de millions de dollars seraient requis pour des ententes de partenariat avec des armateurs pour la flotte de pétroliers devant acheminer le brut de Montréal à Lévis.

Valero estime que cet approvisionnement lui fournirait un important avantage concurrentiel puisque le prix du pétrole de l'Ouest canadien est de loin inférieur à celui du pétrole d'outre-mer.

Il est important de noter qu'à quatre reprises, Ultramar a été honorée à titre d'un des 50 meilleurs employeurs au Canada.



Patrice CARON

ITF News

PSC-MLC-ITF

These acronyms, together, are the ultimate crews' lighthouses when questions on seafarers' welfare are raised. Even more now since (PSC) Port State Control Officials and ITF Inspectors met in Ottawa earlier this year, to work on a possible partnership. Indeed, PSC Officers and ITF Inspectors have been working in a close relationship for quite some time, but since Canada has ratified the MLC2006, which will be implemented in August of this year, our joint commitment to seafarers' welfare has become a goal for both entities. In the near future, Canadian ITF Inspectors will most probably become the PSC experts when seafarers raise questions on their Contract of Employment.

In April, the Alliance du St Laurent met in Trois-Rivières to discuss and update all stakeholders with actual and upcoming negotiations, grievances, work related accidents, employees welfare and safety, organizing and ultimately, talk on Canadian unity with regards to unfair government tactics to destroy Unions.

In a nutshell, your ITF Inspector visited 30 vessels, successfully repatriated 7 crew members, with pay. US\$ 63,000. was collected on behalf of crew members.

Finally, below is an email of appreciation that have been going first to Montréal, and then, was quickly spread around the world.

Dear Sir's,

Good Day,

This is a personal mail of my sincere appreciation and gratefulness in warm spirits towards all.

I would love to share that having sailed round the globe for the past 20 yr's, there is always been a distinct and content feeling coming into Montreal, as it feels like a home away from home for us seafarers.

This experience has been much enlivened in the past years on my various visits to Montreal - starting off with the warmth of the proficient Pilot's, and, thereafter the respected authorities boarding at Montreal berth, it has always been a pleasure interacting with all.

The good Montreal port provides free Wifi facilities for us seafarers, and, we indeed are grateful towards the respected ITF authorities, for taking care of us.

Today this Canadian relationship was further enriched by a warm gesture from Pilot Capt. Chouinard (who had earlier boarded on the 10th April from Les Escoumins), for sending us the delicious Maple Syrup, which was delivered on board by Pilot Capt. Godolphin, with many thanks.

Thanks and Best Regards,

Capt. Deepak G. Kadam

MSC Maya

CEP-MLC-ITF

Ces acronymes, lorsque réunis, représentent les principaux repères lorsque des questions reliées au bien-être des marins sont soulevées. Encore plus à la suite de la rencontre de représentants du Contrôle par l'État du Port (CEP) et d'inspecteurs de l'ITF à Ottawa, plus tôt cette année dans le but de développer un projet de partenariat.

En effet, les représentants du CEP et les inspecteurs de l'ITF avaient travaillé étroitement depuis quelque temps mais depuis la ratification par le Canada de la Convention MLC2006, qui entrera en vigueur au mois d'août prochain, notre engagement conjoint envers le bien-être des marins est notre objectif. Bientôt, les inspecteurs canadiens de l'ITF deviendront probablement les experts du CEP lorsque des marins soulèvent des questions relativement à leur contrat d'emploi.

En avril, les représentants de l'Alliance du St-Laurent se sont rencontrés à Trois-Rivières afin de discuter et de mettre à jour les sujets relatifs aux négociations à venir, les griefs, les accidents de travail, la sécurité et le bien-être des travailleurs, l'organisation et les questions touchant l'unité à travers le pays sur les mesures déraisonnables du gouvernement dans le but de détruire les syndicats.

Essentiellement, votre Inspecteur ITF a visité 30 navires, rapatrié avec succès sept membres d'équipage avec salaire. 63 000 \$ ont été récupérés en faveur de membres d'équipage.

Pour conclure, voici un courriel d'appréciation qui a été transmis en premier lieu à Montréal et qui a par la suite été réparti autour du monde.

Cher Monsieur,

Bonjour,

Ce message vous est transmis en guise de ma gratitude envers vous tous.

Je veux partager avec vous qu'après avoir navigué à travers le monde durant les 20 dernières années, je conserve toujours un sentiment distinct à chacune de mes visites à Montréal, car nous ressentons toujours, nous marins, d'être chez nous.

Ce sentiment a été particulièrement ressenti ces dernières années à Montréal, en commençant par la rencontre du pilote compétent et ensuite l'arrivée à bord des autorités respectées au port de Montréal. Nous avons toujours ressenti un grand plaisir de traiter avec toutes ces personnes.

L'excellent port de Montréal nous procure la connectivité wifi et nous sommes reconnaissants envers les autorités de l'ITF qui prennent soin de nous.

Aujourd'hui, ce sentiment est rebaussé par un geste cordial du pilote, Capitaine Chouinard, qui était monté à bord le 10 avril aux Escoumins, pour nous avoir fait parvenir par l'entremise du pilote Capitaine Godolphin du délicieux sirop d'érable que nous apprécions avec reconnaissance.

Nous vous remercions et vous transmettons nos meilleures salutations.

Capitaine Deepak G. Kadam

MSC Maya





Oceanex Sanderling crewmembers preparing for upcoming negotiations.

Membres d'équipage du Oceanex Sanderling se préparant aux prochaines négociations.

Adrian Richard,
Robert Van-Dommelen,
Leander Surette,
Desmond Downton,
Gerald Wood,
Melvin Mansfield,
Charles-Etienne Aubry,
SIU Rep.,
Samuel Billard,
Calvin Durnford,
Richard Hardy.



Brother Surette, a member since 1975 and a long time Delegate aboard the Sanderling and Brother Billard, a member since 1966 have decided to end their career at sea and we wish them a long and happy retirement.

Confrère Surette, membre depuis 1975 et Délégué depuis longtemps à bord du Sanderling et Confrère Billard, membre depuis 1966, ont décidé de mettre fin à leur carrière en mer et nous leur souhaitons une longue et agréable retraite.

ARE YOU MOVING?

Please complete this change-of-address notice



DÉMÉNAGEZ-VOUS ?

Veillez remplir cet avis de changement d'adresse

Your membership number
Votre numéro de membre

Date of move
Date du déménagement

Name / Nom
Last name / Nom de famille First name / Prénom

New address
Nouvelle adresse
Number and street / Numéro et rue Apt. / App

City / Ville Province Postal code / Code postal

New home phone
Nouv. téléphone e-mail
courriel

Please complete this change-of-address notice and mail it to Records Department at Headquarters.

Seafarers' International Union of Canada
280 - 9300 Henri-Bourassa Ouest
Montreal, QC
H4S 1L5

Veillez remplir cet avis de changement d'adresse et le poster aux Services des dossiers aux Quartiers Généraux.

Syndicat International des Marins Canadiens
280 - 9300 Henri-Bourassa Ouest
Montréal, QC
H4S 1L5

June 2013 Juin



ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES CONTRAT NO.: 40051129

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

UNION OFFICES / BUREAUX DU SYNDICAT

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

Records Department / Services des dossiers
9300 Henri-Bourassa Ouest
Suite 280
Montreal, QC, H4S 1L5
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.3667
records@seafarers.ca

Newfoundland / Terre-Neuve
Charles Etienne Aubry
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Québec
Hugo Boisjoly
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: www.seafarers.ca



Jones Marine adds new tug and creates more jobs for SIU members

Jones Marine ajoute un remorqueur et crée des emplois pour les membres du SIU



Jones Marine's new tug, the Helen J is 50 feet long, a beam of 21 feet and has power of 1700 hp. The Helen J brings Jones Marine fleet to ten vessels.

Jon Roy, Cas Silvey, Sascha Gilbert-Stone, Frank Taylor, Vaughn Richardson, Dan Craig, Port Agent / Agent de port Mike Lucarz

Le nouveau remorqueur de Jones Marine, le Helen J a une longueur de 50 pieds, une largeur de 21 pieds avec une puissance de 1 700 HP. Le Helen J devient le dixième navire de Jones Marine.

SIU members working for Jones Marine with Port Agent Mike Lucarz.

Membres du SIU à l'emploi de Jones Marine avec Agent de port Mike Lucarz

Coastal Shipping Limited



John Hayes - Travestern

Arthur Smith, John O'Riely, Carlos Diaz - Havelstern

SIU members aboard Coastal Shipping vessels. Membres du SIU à bord de navires de Coastal Shipping

Travestern

The oil/chemical tanker Travestern, crewed by SIU members, was recently acquired by Coastal Shipping Limited, a division of Woodward Group of Companies. The vessel joins the fleet of Coastal Shipping, a Company servicing coastal regions of Labrador and the Canadian Arctic.

The Travestern, un navire-citerne transportant des produits pétroliers et chimiques avec un équipage de membres du SIU a été acquis récemment par Coastal Shipping Limited, une division de Woodward Group of Companies, desservant les côtes du Labrador et l'Arctique canadien.



Ryan Barnes, Jonathan Bennett, Michael Best, William Ruby, Ivan Leyte - Dorsch





SIU members are seen demonstrating against Stephen Harper and his government. They warn politicians that unless they restore Employment Insurance benefits to seasonal workers seafarers will remember them at the next election.





Les membres du SIU protestent contre Stephen Harper et son gouvernement. Ils avisent les politiciens qu'à moins qu'ils rétablissent les prestations d'Assurance-Emploi aux travailleurs saisonniers, les marins se souviendront d'eux aux prochaines élections.



La Coalition contre la réforme de l'Assurance-Emploi a pris une ampleur rarement vue. Initiée par les centrales syndicales québécoises et les deux grandes organisations de défense des droits des personnes sans travail, la Coalition québécoise représente plus de 1,2 millions de salariées et salariés, 200 000 étudiantes et étudiants, 4 300 producteurs agricoles et 1 300 municipalités.



The Coalition against the reform of Employment Insurance reached a magnitude seldom seen before. Initiated by the Quebec trade-unions and the two large organizations for the protection of unemployed people, the Quebec Coalition represents more than 1,2 million workers, 200,000 students, 4,300 agricultural producers and 1,300 municipalities.





From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Hugo BOISJOLY

The Bella Desgagnés has arrived

The Bella Desgagnés began operation on April 30, 2013 after making a tour of ports following her official launch in Sept-Iles. Along with Brother Francis Lavoie, Patrolman, we took a tour on board when the Nordik and the Bella were in Rimouski to transfer operations. Work on board the Bella will be quite different from the Nordik. The first trips will permit the crew and management to become familiar with the new ship. Following the break-in period, we will meet with crew members and Company management to agree on staffing that will allow for efficient operation of the ship and offer passengers the best service.

Biorex

As of April 1, 2013, the Harper Government axed financing of the Canadian At-Sea Fisheries Observer Program. Essentially, the Department of Fisheries and Oceans in the recent past assumed a third of the costs of at-sea observation and fishermen assumed the other two thirds. However, effective April 1st, fishermen will have to pay 100% of observation costs, a substantial increase compared to the previous arrangement. We have therefore been obliged to renegotiate the collective agreements for Quebec and the Gulf Region following the changes implemented by the Department. We have succeeded in concluding an agreement for the next four years including reopening monetary conditions in April, 2015. During the months of April and May, agreements were ratified by members working in these two regions.

Société des Traversiers du Québec

In anticipation of delivery of the ship that will replace the Camille Marcoux in the autumn of 2014, the STQ and the SIU want to reinstate the cafeteria services which have been sub-contracted to private companies since the end of the 1980s. We are currently in discussion to draw up the provisions of the collective agreement in order to maximize the potential of success for this project which will create more jobs on board the new ship.

Coopérative de Transport Maritime et Aérien (CTMA)

We have submitted a request to the Department of Human Resources and Skills Development Canada to assign the responsibility to pursue negotiations with CTMA to a Department-appointed Labour Relations Officer. We are going to continue the negotiation process during the second week of June in the Magdalen Islands, the main dispute being the employee pension plan.

Contacting Members

Thanks to Brother Francis Lavoie's addition to our team as Patrolman in February, several contacts have been completed with members in our area. Members will almost certainly have the opportunity to meet Brother Lavoie the next time their ship docks in the Port of Quebec.

Safe sailing.

Le Bella Desgagnés est arrivé

L'exploitation du Bella Desgagnés a débuté le 30 avril 2013 après une tournée des ports effectuée après son baptême à Sept-Iles. En compagnie de Confrère Francis Lavoie, Patrouilleur, nous avons effectué une visite à bord alors que le Nordik et le Bella étaient à Rimouski pour le transfert des opérations entre les deux navires. L'exploitation du Bella sera considérablement différente de l'exploitation du Nordik. Les premiers voyages permettront à l'équipage et à la direction de se familiariser au nouveau navire. À la suite de la période de rodage, en compagnie des membres d'équipage, nous rencontrerons la direction de la Compagnie afin de convenir de la dotation en personnel qui permettra d'opérer le navire efficacement et d'offrir le meilleur service aux passagers.

Biorex

À compter du 1er avril 2013, le gouvernement Harper a mis la hache dans le financement du programme canadien des observateurs des pêches. Essentiellement, le Ministère des Pêches et Océans assumait autrefois le tiers des coûts d'observation en mer et les pêcheurs en assumaient les deux autres tiers. Toutefois, à compter du 1er avril, les pêcheurs doivent payer 100% des coûts d'observation, une augmentation substantielle par rapport aux conditions antérieures. Nous avons donc été dans l'obligation de renégocier les conventions collectives du Québec et de la région du Golfe à la suite des changements apportées au programme par ce ministère. Nous avons réussi à conclure une entente pour les quatre prochaines années comprenant la réouverture des conditions monétaires en avril 2015. Durant les mois d'avril et de mai, les conventions ont été ratifiées par les membres à l'œuvre dans ces deux régions.

Société des Traversiers du Québec

En prévision de la livraison du navire qui remplacera le Camille Marcoux à l'automne 2014, la STQ et le SIU désirent réintégrer les services de cafétéria qui sont présentement en sous-traitance depuis la fin des années 1980 à des entreprises privées. Nous sommes présentement en discussion afin de convenir des modalités de l'entente afin de maximiser les chances de succès de ce projet qui créera plus d'emplois à bord du nouveau navire.

Coopérative de Transport Maritime et Aérien (CTMA)

Nous avons déposé une demande auprès du Ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences Canada afin que le dossier des négociations avec CTMA soit confié à un Conciliateur attitré par le Ministère. Nous allons continuer le processus de négociation durant la 2e semaine de juin aux Iles-de-la-Madeleine, le principal litige étant le régime de retraite des employés.

Visite des membres

Grâce à l'embauche de Confrère Francis Lavoie à titre de Patrouilleur depuis le mois de février, plusieurs contacts ont été faits dans notre région. Les membres auront fort probablement la chance de rencontrer Confrère Lavoie lors de la prochaine visite de votre navire dans le port de Québec.

Naviguez prudemment.



From the Vice-Presidents



Le mot des Vice-Présidents



Mike GIVEN

A very busy spring

Members registered in Thorold have had the benefit of a very busy spring. Crews have reported to the Thunder Bay and Whitefish Bay, two of CSL's new Trillium Class self-unloaders, for delivery from China. SIU members have already benefited from the new builds as several members were dispatched to the new ships while several others were dispatched to other ships in the fleet to replace employees who were transferred. We would like to wish the crew a safe voyage and look forward to their arrival in Canada. If you would like to follow the new ship's progress on their voyage visit www.cslships.com and click on the Trillium tracker.

Great Lakes International Towing and Salvage will be operating their tug Petite Forte this year. After the tug sitting idle last season the company was able to secure enough work to bring the tug out of layup for this year and hopefully for many more years to come. Shortly after the company informed us of the news we were able to complete a new 5 year collective agreement for the tug. The agreement offers wage increases and enhanced travel benefits for SIU members and gives the company the labor stability to obtain more work for the tug.

Low water levels on the Great Lakes, particularly lakes Huron and Michigan, have exposed the need for dredging and port modifications. Unfortunately, Transport Canada's desire to divest itself of any responsibility for ports is holding up this much needed work. Residents of municipalities whose economic survival depends on the income earned from their ports are being placed in the middle of a battle between levels of government as they bicker over who is responsible for the maintenance.

There is no better example of this than the effect that low water levels are having on the car ferry Chi-Cheemaun and the residents of Tobermory and Manitoulin Island. The Chi-Cheemaun was to begin operations on May 3rd but due to low water levels the start of the season was delayed until May 17th. Had the water level not risen the delay could have been months.

Any delay could have been avoided if Transport Canada had fulfilled their obligation to modify the dock facilities instead of wasting time trying to put the responsibility on everyone but themselves. The Ontario government finally stepped up and offered to pay for the modifications but it is hard to believe it was ever about the money. It is estimated that the cost of modification is under \$300,000 which is a drop in the bucket compared to what the communities of Tobermory and Manitoulin Island stand to lose. What this is about is Transport Canada, and the federal government, trying to rid themselves of responsibilities and in this case they threatened the livelihood of the taxpayers to do it.

There is a growing list of moves made by Transport Canada that seem to have only one goal and that is to complicate the lives of Canadian seafarers. They have made it harder and harder for seafarers to work their way up the ladder to become mates or engineers. They put regulations in place to require seafarers to take MED refresher courses while closing the MED center in Port Colborne which is the only facility in central Canada that could provide the training. You have to wonder if these moves are for safety as they claim or is it to create a shortage of qualified Canadian seafarers so that cheaper foreign workers can be used instead.

It is not just seafarers but labor in general that is under attack. Employment insurance reforms that punish seasonal workers and force them to take lower and lower paying jobs, legislation like C377 that make it difficult for Unions to protect their members, and so called "right to work legislation" are all designed to eliminate the middle class. The "right to work" is more like the "right to work for less". Lower wages, longer hours and higher rates of workplace accidents and deaths have accompanied "right to work" legislation wherever it has been enacted. Politicians can call it what they want but we know that it is just a race to the bottom. We need to speak up as individuals and as a group to let our elected officials know it is not a race we want to win.

The US Steel plant in Nanticoke is currently shut down due to a labor dispute. US Steel locked out nearly 1000 workers on April 28th after they were unable to come to terms on a new collective agreement. In 2009 there was a similar lockout which lasted 8 months. It is unclear how this lockout will affect shipping short term. However, as there are ships that are dedicated to supply raw materials to Nanticoke, if the dispute drags on there may be lay ups.

Follow us on Facebook and Twitter for updates on issues and events concerning seafarers.

Safe sailing.

Un printemps très occupé

Les membres inscrits à la salle de Thorold ont connu une période très occupée. Des équipages se sont rapportés au Thunder Bay et au Whitefish Bay, deux des nouveaux auto-déchargeurs CSL de classe Trillium construits en Chine. Les membres de SIU ont déjà profité des nouveaux navires alors que plusieurs membres ont été affectés à ceux-ci et de nombreux autres membres ont été appelés à remplacer ces membres. Nous souhaitons un bon voyage à ces équipages et attendons leur retour au Canada. Vous pouvez suivre le progrès des navires en consultant www.cslships.com et ensuite la page Trillium.

Great Lakes International Towing and Salvage exploitera son remorqueur Petite Forte cette année. Le remorqueur a été inactif l'an dernier mais la compagnie a réussi à obtenir suffisamment de contrats pour cette année et nous l'espérons, plusieurs années à venir. Après avoir appris cette nouvelle de la compagnie, nous avons réussi à conclure une convention collective de cinq ans pour ce remorqueur. La convention comprend des augmentations salariales et des avantages sociaux pour les membres du SIU et accorde à la compagnie la stabilité de main-d'oeuvre pour obtenir plus de travail pour le remorqueur.

Le bas niveau des eaux sur les Grands Lacs, particulièrement les lacs Huron et Michigan, ont accentué la nécessité de procéder à des travaux de dragage et de modifications à l'entrée des ports. Malheureusement, le désir de Transport Canada de se dégager de ses responsabilités envers les ports retarde l'exécution de ces travaux. Les résidents des municipalités qui dépendent grandement des revenus provenant de ces ports sont coincés dans cette bataille entre les différents niveaux de gouvernement qui se querellent sur leur responsabilité réciproque dans ces travaux d'entretien.

Le meilleur exemple des effets du bas niveau des eaux nous est donné par le traversier Chi-Cheemaun et l'impact causé aux résidents de Tobermory et l'île Manitoulin. Le Chi-Cheemaun devait débuter ses opérations le 3 mai mais en raison du bas niveau d'eau, le début de la saison a été retardé au 17 mai. Le niveau d'eau est maintenant plus élevé faute de quoi, le retard pourrait avoir été de quelques mois.

Ces retards pourraient avoir été évités si Transport Canada avait respecté ses obligations de modifier les installations portuaires au lieu de perdre du temps à tenter de mettre la responsabilité sur d'autres parties sauf eux-mêmes. Le gouvernement de l'Ontario a finalement agi et a offert de payer les modifications mais il est difficile de croire que le problème est monétaire. On apprend que le coût des modifications est de moins de 300 000 \$, une goutte d'eau par rapport aux pertes que subiront les collectivités de Tobermory et de l'île Manitoulin. En réalité, le problème résulte des tentatives de Transport Canada et du gouvernement fédéral de se débarrasser de ses responsabilités et dans le cas présent, ils menacent les moyens de subsistance des contribuables.

Nous constatons une liste croissante de démarches entreprises par Transport Canada qui semblent avoir pour seul but de compliquer la vie des marins canadiens. Ils rendent de plus en plus difficile aux marins de devenir officiers de pont ou de la salle des machines. Ils imposent des règlements afin d'exiger que les marins suivent des cours de perfectionnement FUM tout en fermant le centre FUM de Port Colborne, le seul centre au centre du Canada qui pourrait procurer cette formation. Il faut se demander si ces démarches sont pour la sûreté comme ils le prétendent ou s'ils tentent de créer une pénurie de marins canadiens qualifiés afin que des travailleurs étrangers puissent être employés à leur place à salaires moindres.

Ce n'est pas seulement les marins qui sont ciblés mais tous les travailleurs. Les réformes de l'assurance-emploi qui punissent les travailleurs saisonniers et les obligent à accepter des emplois à des salaires moindres. Des lois telles que la loi C377 qui rendent plus difficile pour les syndicats de protéger leurs membres et la soi-disant loi « sur le droit au travail » sont conçues dans le but d'éliminer la classe moyenne. Le « droit au travail » est plutôt le « droit au travail pour des salaires moindres ». Des salaires inférieurs, de plus longues heures de travail et des taux plus élevés d'accidents de travail et de décès ont accompagné les lois « droit au travail » partout où elles ont été décrétées. Les politiciens peuvent l'appeler comme ils veulent mais nous savons que c'est simplement une lutte pour pénaliser les travailleurs. Nous devons élever nos voix, individuellement et collectivement, afin que nos élus réalisent que nous sommes déterminés à nous opposer à de telles lois.

L'usine de US Steel à Nanticoke est fermée en raison d'un conflit de travail. US Steel a mis 1 000 travailleurs en lock-out le 28 avril parce qu'ils ne pouvaient s'entendre sur une nouvelle convention collective. Un lock-out semblable est survenu en 2009 et il a duré huit mois. Il est incertain de savoir combien ce lock-out affectera la navigation. Cependant, étant donné que des navires sont affectés à l'approvisionnement des matières premières à Nanticoke, si ce conflit perdure, des navires pourraient être désarmés.

Suivez-nous sur Facebook et Twitter pour des mises à jour sur les questions concernant les marins.

Travaillez prudemment.



Around the Ports



Autour des Ports

President Desjardins with members aboard the state-of-the-art Baie St. Paul.
Président Desjardins et des membres à bord du Baie St. Paul, un navire à la fine pointe de la technologie.



Kevin Milne, Charles Herritt, Michel Desjardins, Danny Hatcher, Victor Musseau



Back / Arrière: Clyde Hayman, Kenneth Marsh, Edward Sutherland, Paul White, Kevin Ashley, Eric Bond, Michael Billard. Front / Avant: Jacques Paradis, Catherine Jalbert, Trevor Munden - **Atlantic Erie**



James Martin, Elvis Jones, Carlito Pastera, Jocelyn Menard, Raymond Young, Charles Roy-Legault, Clyde Chant - **Radcliffe R. Latimer**



Ludovic Caron-Belzile, Francine Dozois, Yves Michaud, Marie-France Lacombe - **Groupe Ocean Montreal**



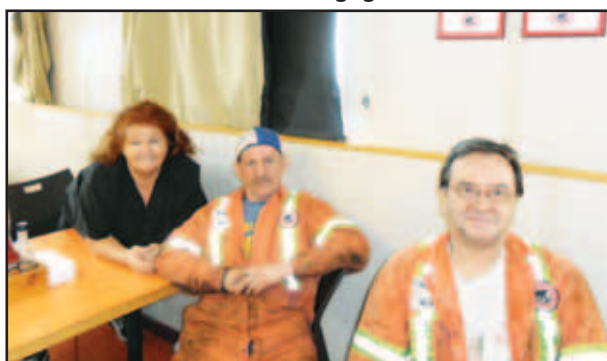
Rene Perrot, Leigh John Voutier, Sebastien Taylor-Turcotte - **Melissa Desgagnes**



Antonio Irorita, Markku Parkkari, Raymond Kennedy, Elwyn Nomil, Santiago Ayuban - **Birchglen**



Juventino Lagrido, Augustus King, Dennis Wigmore, Tim Turner - **Atlantic Huron**



June Daniels, Norman Gerrow, Doris Naud - **Algoma Guardian**



Robert F. Burke, Eric Buffett, Keith Comeau, Rick Williams, Greg Glasner - **Gabarus**



Michel Desjardins, Derrick Hatcher, George Herritt - **Baie St. Paul**



Carlos Diaz, Arthur Smith, Dale King - **M/T Nanny**



Charles Etienne Aubry, Mervin Day, Geoffrey Tulk - **Norseman**



Around the Ports

Autour des Ports



Amos Francis, Tyler Munden, Glenn Keeping, Dean Kendall - **Frontenac**



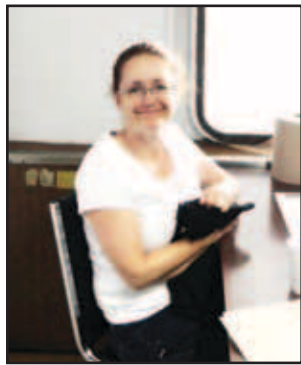
Trent Noel, Rocco Leone, Shane House - **Esta Desgagnes**



Troy Purchase, Vince Boone, Chris Thistle - **Maersk Chancellor**



Don Senanayake



Jane Ferguson



Noel Mckenna



Dan Brahniuk



Bill Arcand



Dan Cully



Doug Charlton



Dave Blackburn



Marc Harden



Bob Brereton



Michon Yardley



Rylan McKimm



Brandon Anderson, Shawn French, Edgardo Bertumen - **Algoma Spirit**



Calvin Ransome, Brendon Keeping, Ken Fayter, Cheryl Wyllie - **Algolake**



Roel Dejillo, John Ginter - **Peter R. Cresswell**



Albert Herritt, Brian Rees, Robert Lemoine - **Petite Forte**



Catherine Jalbert, Alvin Luff, Paul White - **Atlantic Erie**



Agerico Rosario, Derrick Hatcher, Rodrigo Reyes, Anne Courtney, Nestor Guira, Danny Hatcher, Cesar Fabian - **Baie St. Paul**



Around the Ports

Autour des Ports



Harry Perry, Sidney Carroll, Wilson Thorne, Garland Hardy, John Gouthro, Richard Bateman - **CSL Laurentien**



Back/Arrière: Andre Letourneau, Blair Taylor, Grazyna Szczygłowska, Front/Avant: Dave Keeping, Alex Skinner, Norm Bryan, Patrick Kennedy- **Peter R. Cresswell**



Chris King, Dean Bobbett - **Peter R. Cresswell**



James Houghton, Lawrence MacMullin - **CSL Laurentien**



Lundy Kendall, William MacPherson - **Frontenac**



Flo Pardy, Dan Anderson - **Frontenac**



Wallace Green, Ken Fayter - **Algolake**



Greg Thorsteinson, Paul MacDonald, Ionel Oncescu - **Algowood**



Paul MacDonald, Mircea Popa, Stephanie McHenry, Scott MacKey, Larry Bowne - **Sea Eagle 2**



Richard Mason, Todd Williams, Porfirio Perneta, Alex Parsons - **Capt H. Jackman**



Marjorie Graham, Connie Anderson - **Algosteel**



Terry Anderson, Greg Harvey - **Algosteel**



Serguei Pereplavtchenko - **Cedarglen**



Victor Campbell, Romeo Bernardo - **Cedarglen**



Around the Ports



Autour des Ports

Aboard the **BELLA DESGAGNÉS** À bord du



1st row / 1 ère rangée : Noéline Gallant, Sylvie La Verrière, Jerson Garcia, Hugo Boisjoly
2nd row / 2 ième rangée : Marie-Michele Simard, Sylvie Boutin, Ivan Strickland, Alexandre Lapointe. 3rd row / 3 ième rangée : Caroline Potvin, Jean-François Dumais, Carl Parisé, David Iza. 4th row / 4 ième rangée : Jean Iza



Nicholas Morin, David Iza, Éric Proulx, Jean-Francois Dumais - Nordik Express



Troy Thurston - Jiimaan



Amanda Mitchelitis, Charles Labrecque - Frontenac



Belinda Provencher, Danny King - Jiimaan



Ed Frejoles, Gilbert Hansford - Algoway



Stacey Watson, Dan Mancini - Leamington Terminal



Cathy MacDonald - Pelee Islander



Alex Edwards, Mary Luz Friedrich - Algosoo



Erika Braithwaite, Jayson Court, Charles White - Jiimaan



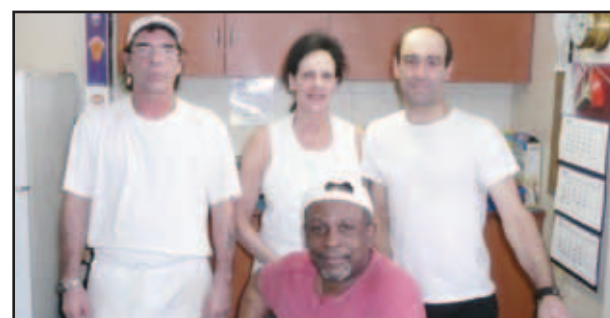
Daniel MacKey, May Bowerman, Andrew MacKey, Bonnie Desormeaux, Keith Brown - Chi Cheemaun



Front/Avant: Wayne Kaiser, Margaret Derragh, Henry Baggs, Alan Leblanc, James MacNeil, William McCormick, Back/Arrière: Dale Keeping, William Cross - John B. Aird



Christian Godbout, David Daneau, Francis Lavoie - Ocean Côte-Nord



Daniel Fréchette, Marthe Boutin, Stéphane Desrochers, Richard Walrond (sitting) - Arctic



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Mike LUCARZ

Spring has arrived!

After a long wet winter in the port of Vancouver, the busy time of year has arrived and we have been dispatching many jobs to all the companies to cover annual vacations and retirees. We anticipate that this trend will continue as the companies on the West Coast have continually grown steadily over the last few years.

For members who have their pension funds invested into the Towboat Seaman Retirement Plan, we are happy to advise that the plan had an interest return rate of 9.4% for 2012! All forecasts for 2013 look to be positive as well.

Seaspan Ferries Corporation

It is that time again to think about proposals as the current Collective Agreement expires this coming October. One of the challenges we are facing is the current benefit plan and Post-Retirement Benefits (PRB) are in need of changes. The current PRB plan is underfunded and will need to be changed to ensure the current retirees will continue to receive benefits. We are also looking for members from each department to join the negotiating committee for the upcoming bargaining, if you are interested to join the committee, please contact the SIU Vancouver office as soon as possible.

Harken Towing

We are sad to hear the long-time owner of Harken Towing, Ken Mackenzie, has passed away on April 21, 2013 at the age of 91. Ken and a business partner launched their first tug in August 1948 and began servicing sawmills in the Fraser River and the Pitt River areas. Ken bought the company out right in 1949 and has built Harken into one of the premier marine companies on the West Coast. He will be missed in the marine community. We offer our condolences to his family and loved ones.

Northern Transportation Company Limited

After a long winter lay up the members at NTCL are looking forward to returning to the Arctic for another successful season. The company will be operating 5 vessels this season: Kelly Ovayuak, Edgar Kotokak, Pisurayak Kootook, Henry Christofferson and the Kakisa. The vessels will be delivering fuel and deck cargoes to communities along the Mackenzie River including, Aklavik, ISR communities, Kitikmeot communities, North Warning System (DEW line) and the mine in Roberts Bay. An SIU official will be making another trip to Hay River for fit out to see the members employed there.

Jones

We are looking for members to join the negotiating committee for the upcoming bargaining for the wage re-openers. If you are interested, please contact our office when convenient. The company launched their new vessel, the Helen J on March 23th, and it is currently operating in the Strait of Georgia and Peugeot Sound areas. The vessel is 50 feet long by 21 wide and has 1700 horsepower. The Helen J is the Company's first new build and brings its total fleet up to 10 vessels.

Just a friendly reminder as the hot weather is near us to use sunscreen and drink lots of fluids to stay hydrated.

Safe sailing!!

Le printemps est arrivé !

Après un long et humide hiver dans le port de Vancouver, la période de grande activité est arrivée et nous avons réparti de nombreux membres à toutes les compagnies en prévision des vacances annuelles et des membres prenant leur retraite. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra alors que les compagnies sur la Côte Ouest ont progressé continuellement au cours des dernières années.

Les membres dont la pension de retraite est investie dans le Towboat Seaman Retirement Plan seront heureux d'apprendre le taux de rentabilité du régime est de 9,4% pour 2012. Les prévisions pour 2013 sont également positives.

Seaspan Ferries Corporation

Le moment est arrivé de soumettre vos propositions alors que la convention collective prend fin en octobre prochain. L'un des défis est d'apporter des changements au régime d'avantages sociaux ainsi qu'au régime d'avantages complémentaires à la retraite. Ce dernier régime est sous-financé et devra être modifié afin d'assurer que les retraités continueront à recevoir des prestations. Nous recherchons des membres de chaque département afin de joindre le comité pour les prochaines négociations. Les membres intéressés sont priés de communiquer avec le bureau du SIU à Vancouver aussitôt que possible.

Harken Towing

Nous regrettons d'apprendre que le propriétaire depuis longtemps de Harken Towing, Ken Mackenzie, est décédé le 21 avril à l'âge de 91 ans. Ken et un associé ont mis en service leur premier remorqueur en août 1948 et ont desservi les scieries du fleuve Fraser et de la rivière Pitt. Ken a pris contrôle de la compagnie en 1949 et a fait de Harken l'une des principales compagnies maritimes sur la Côte Ouest. La communauté maritime le regrettera. Nous offrons nos sincères condoléances à sa famille et à ses proches.

Northern Transportation Company Limited

Après la longue période d'inactivité, les membres à l'emploi de NTCL attendent avec impatience de retourner dans l'Arctique pour un autre saison. La compagnie exploitera cinq navires cette saison : les Kelly Ovayuak, Edgar Kotokak, Pisurayak Kootook, Henry Christofferson et Kakisa. Les navires livreront le pétrole et les cargaisons aux communautés le long du fleuve Mackenzie comprenant Aklavik, les collectivités Inuvialuites et de Kitikmeot, le Système d'alerte du Nord (réseau DEW) et de la mine de Roberts Bay. Un représentant du SIU se rendra à Hay River pour rencontrer les membres.

Jones

Nous sommes à la recherche de membres désireux de se joindre au comité de négociation pour la réouverture des conditions salariales. Les membres intéressés sont priés de communiquer avec notre bureau. La Compagnie a mis en service son nouveau navire, le Helen J le 23 mars et celui-ci est présentement dans le détroit de Géorgie et la région de Peugeot Sound. Le navire est d'une longueur de 50 pieds et d'une largeur de 21 pieds d'une puissance de 1700 HP. Le Helen J est le premier navire neuf de la compagnie qui compte maintenant dix navires.

Nous transmettons un rappel amical, avec l'arrivée des températures plus chaudes d'employer une protection solaire et de boire beaucoup de liquides afin de rester hydraté.

Bonne saison et naviguez en toute sécurité.



Highlights of CSL's 100 years

1913 - Grant Morden and James Playfair bring about the merger of eleven shipping companies to create Canada Steamship Lines.

1914-1918 – World War 1 - A number of CSL's 81 ships leave Canadian waters to head overseas to transport grain, soldiers, munitions and other cargo. Many lives are lost, along with twelve CSL ships.

1918-1922 - CSL's survival is threatened and William Coverdale becomes President in 1922 and stays at the helm for 27 years.

1920s - CSL builds five "City" boats including the Coalhaven, the first recognizable prototype of future self-unloaders.

1927 - Cloverdale turns things around putting CSL back in the black.

1928 - CSL's historic 1865 Quebec paddlewheeler is retired.

1929 - The Great Depression hits. In 1932, CSL owns the largest fleet on the Great Lakes but many of the ships are laid up.

1920s and 1930s - CSL's passenger business reaches a peak. Travellers are flocking to Canada to enjoy its scenery, elegant cruise ships and grand, turn-of-the-century hotels such as Manoir Richelieu and Hotel Tadoussac.

1943 - The Quebec Conference is attended by representatives of Britain, Canada and the United States in Quebec City.

1945 - End of World War II. CSL has lost five Lakes ships to enemy action. After the war, responding to the growth of the steel industry and the related need to transport iron ore, Sir James Dunn, owner of Algoma Steel buys control of CSL to assure supplies.

1947 - CSL who owns the Davie shipyard in Quebec City, also acquires shipyards located in Port Arthur, Midland, Collingwood and Kingston.

1949 - The tragic loss of the passenger ship Noronic leads CSL to place an emphasis on bulk trades.

1951-1966 - The new head of CSL, Roger McLagan, introduces professional and centralized management. The government grants tax incentives for shipbuilding which endures until the late 1960s.

Late 1950s - This era sees great advances in ship design and building and in 1959, the opening of the St. Lawrence Seaway. The new network of locks and canals sets the stage for CSL's re-entry into ocean shipping allowing ocean-going ships to sail unhindered from Thunder Bay to the Atlantic and beyond. CSL's SS Simcoe is the first ship to pass through the canals of the Seaway.

1965 - CSL winds up its celebrated passenger service to focus on the cargo transport business.

1975 - Power Corporation becomes full owner of CSL.

1981 - Paul Martin, President of CSL and his partner Laurence Pathy, owner of shipping company Fednav, become joint owners of CSL.

1980-1984 - Paul Martin has a global vision for CSL, which involves expanding the company beyond the Great Lakes into ocean shipping. A leader in self-unloader technology, CSL understands the capability of these vessels to eliminate the need for conventional dock infrastructure.

1986-1990 - CSL disposes of its interests in the trucking business and merges its shipyard interests.

1988 - Paul Martin becomes the sole owner of CSL.

1991-1994 - The shipping industry feels the effects of the recession. Owner Paul Martin, now an Opposition member of Parliament asks Tony Chesterman to become the Chairman of the CSL Board and develop a plan to stabilize the company.

1995 - Tony Chesterman retires as CEO and is succeeded by Sam Hayes who is President of CSL until his retirement in 2008.

1999 - CSL invests heavily in a renewal program for its Lakes fleet and new forebodies are constructed and joined to aft-ends of existing ships. The CSL

Niagara, CSL Assiniboine, CSL Laurentien and Rt. Hon. Paul J. Martin are still in operation.

2003 - Paul Martin transfers his interests in CSL to his three sons – Paul Jr., David and James.

2010 - CSL makes a major investment in its fleet renewal with the order of seven newbuilds self-unloaders – four Lakers and three Panamax vessels. CSL engages Gary Cooke and Deltamarin to design leading edge vessels that will set new standards in operational and environmental performance, energy efficiency and reliability. Chengxi Shipyard of Jiangyin, China is selected to build the new class of vessels that will be known as the Trillium Class.

2012 - CSL welcomes the arrival of its first new Trillium Class vessels – the Baie St. Paul, the first new self-unloading Laker to be introduced into the Lakes since 1985. The vessel receives the International Bulk Journal's 2012 Bulk Ship of the Year Award and is selected by the Royal Institution of Naval Architects as a Significant Ship of 2012. Canada Steamship Lines and its Trillium Class ships are honoured by the St. Lawrence Economic Development Council with the prestigious 2012 St. Lawrence Award. CSL orders two new gearless bulk vessels to serve the Great Lakes market. They are being built at the Yangfan Shipyard in China and will enter service in the spring of 2014.



SS Modjeska
Joined CSL fleet in 1914 – Fait partie de la flotte en 1914



M/V Simcoe
Seen at the of 1950s – À la fin des années 1950

NOTE: Excerpts from an article published in Maritime Magazine. Historical data supplied by CSL. Photo of SS Modjeska courtesy of CSL and photos of M/V Simcoe and M/V Niagara courtesy of Marine Museum of the Great Lakes, published by Maritime Magazine.



Points saillants de l'histoire de CSL

1913 - Grant Morden et James Playfair fusionnent 11 compagnies de navigation pour créer Canada Steamship Lines.

1914-1918 - Première Guerre mondiale - Plusieurs des 81 navires de CSL traversent l'Atlantique transportant soldats, munitions et marchandises. CSL perd de nombreuses vies humaines et plusieurs navires.

1918-1922 - La survie de CSL est menacée. William Cloverdale devient président en 1922 et le demeure pendant 27 ans.

Les années 1920 - CSL construit cinq navires « City » incluant le Coalhaven, le premier prototype reconnaissable des futurs auto-déchargeurs.

1927 - Cloverdale redresse la situation financière de la compagnie qui renoue avec la rentabilité.

1928 - Le bateau à aubes Québec en service depuis 1865 est retiré.

1929 - Début de la Grande Dépression. CSL est la plus importante flotte de navires des Grands Lacs mais plusieurs sont désarmés.

Les années 1920 et 1930 - C'est l'âge d'or du transport de passagers à CSL. Les voyageurs sont attirés par la beauté des paysages du Canada, les élégants paquebots et les hôtels Manoir Richelieu et Hôtel Tadoussac.

1943 - La conférence de Québec réunit les représentants des gouvernements britannique, canadien et américain.

1945 - Fin de la Seconde Guerre mondiale durant laquelle cinq laquiers ont été coulés par l'ennemi. Après la guerre, l'essor de l'industrie de l'acier accroît la demande de transport de minerai de fer et Sir James Dunn, propriétaire d'Algoma Steel, prend contrôle de CSL.

1947 - CSL possède le chantier Davie et acquiert en plus les chantiers maritimes à Port Arthur, Midland, Collingwood et Kingston.

1949 - Naufrage du paquebot Noronic. CSL concentre ses activités sur le transport de vrac.

1951-1966 - Nouveau dirigeant, Roger McLagan centralise la gestion de l'entreprise. Le gouvernement accorde des incitatifs fiscaux à la construction navale qui seront maintenus jusqu'à la fin des années 1960.

La fin des années 1950 - Grands progrès dans la conception et la construction de navires et l'inauguration en 1959 de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le nouveau réseau d'écluses pave la voie au retour de CSL dans la navigation océanique et les navires des Grands Lacs peuvent naviguer de Thunder Bay à l'océan Atlantique et outre-mer. Le SS Simcoe est le premier navire à franchir la Voie maritime.

1965 - CSL abandonne le transport de passagers et se concentre sur le transport du fret.

1975 - Power Corporation devient l'unique propriétaire de CSL.

1981 - Paul Martin, président de CSL et son partenaire Laurence Pathy, propriétaire de Fednav, deviennent copropriétaires de CSL.

1980-1984 - Paul Martin veut que les navires de CSL sillonnent les océans. Un leader dans l'exploitation d'auto-déchargeurs, CSL mise sur l'aptitude de ses navires à se passer des infrastructures de quai traditionnelles.

1986-1990 - CSL cède sa participation dans des entreprises de camionnage et fusionne ses intérêts dans des chantiers navals.

1988 - Paul Martin devient l'unique propriétaire de CSL.

1991-1994 - La marine marchande ressent les effets de la récession au Canada. Paul Martin, élu député de l'opposition à Ottawa, confie à Tony Chesterman la présidence du Conseil d'administration de CSL et aussi d'élaborer un plan de stabilisation de la Compagnie.

1995 - Tony Chesterman est remplacé par Sam Hayes qui demeurera président jusqu'en 2008.

1999 - CSL investit dans le renouvellement de sa flotte et des avant-coques sont construits et assemblés aux extrémités arrière de navires existants. Les CSL Niagara, CSL Assiniboine,

CSL Laurentien et Rt. Hon. Paul J. Martin sont toujours actifs.

2003 - Paul Martin cède sa participation dans CSL à ses trois fils: Paul Junior, David et James.

2010 - CSL fait un investissement majeur dans le renouvellement de sa flotte en commandant sept auto-déchargeurs : quatre laquiers et trois navires Panamax pour sa flotte internationale. CSL engage Gary Cooke and Deltamarin pour concevoir des navires ultra-modernes qui établiront de nouvelles normes de performance opérationnelle et environnementale, d'efficacité énergétique et de fiabilité. Construits au chantier naval Chengxi de Jiangyin en Chine, ces navires seront connus sous le nom de navires de la classe Trillium.

2012 - CSL accueille le Baie St. Paul, le premier laquier auto-déchargeur neuf à naviguer sur les Grands Lacs depuis 1985. Le navire reçoit le prix du Vraquier de l'année par l'International Bulk Journal et est inscrit sur la liste des navires exceptionnels de 2012 par la Royal Institution of Naval Architects. La Société de développement économique du Saint-Laurent décerne à CSL et à ses navires de la classe Trillium le prestigieux prix du Saint-Laurent 2012. CSL commande deux nouveaux vraquiers sans appareils de chargement pour le marché des Grands Lacs. Ils seront construits au chantier Yangfan en Chine et entreront en service au printemps 2014.



M/V Niagara
Forebodies at the end of 1990s – Les avant-coques à la fin des années 1990.



Baie St. Paul
CSL's newly-built vessel opened the 2013 season at the St. Lambert Lock.
Le nouveau Baie St. Paul inaugure la saison 2013 à l'écluse de Saint-Lambert.

NOTE : Extraits d'un article publié dans Maritime Magazine. Informations historiques fournies par CSL. Photo du SS Modjeska, gracieuseté de CSL. Photos du M/V Simcoe et M/V Niagara obligeamment fournies par le Musée maritime des Grands Lacs et publiées par Maritime Magazine.