

THE CANADIAN
SAILOR

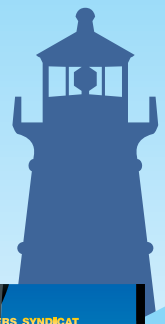
SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
AFFILIATED WITH SIUNA • AFL-CIO • ITF • CLC



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. 1 March / Mars 2013

More needs to be done to prepare for a major offshore oil spill

(Excerpts from a Report prepared by Mr. Scott Vaughan –
Commissioner of the Environment and Sustainable
Development – Office of the Auditor General of Canada)

« Il y a plus à faire pour se préparer pour une marée noire »

(Extraits du rapport de Scott Vaughan - Commissaire à
l'environnement et au développement durable)
Bureau du vérificateur général du Canada



(Photo: AFP)

The two Atlantic offshore petroleum boards and federal entities are not adequately prepared to respond to a major oil spill if needed, says Scott Vaughan, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, in his report tabled in Parliament.

“While the Canada–Nova Scotia and the Canada–Newfoundland and Labrador boards have adequately managed the day-to-day environmental impacts of offshore oil and gas activities, they and their federal partners need to do more to prepare for a major oil spill,” said Mr. Vaughan.

The audit found that the boards have applied some good practices when assessing and approving offshore projects and activities. They have also taken adequate steps to ensure that offshore operators comply with environmental requirements. However, they have not established or updated policies and procedures to guide environmental assessments, and they are not systematically tracking measures to prevent or reduce environmental impacts. They will also need to determine how to adjust to changes to the environmental emergencies regime and the new Canadian Environmental Assessment Act.

The newspaper La Presse added a comment (Translated by us): “The contingency plans adopted by provincial and federal authorities are not well coordinated and as a result, it could not be determined with certainty who would play key roles during a major oil spill, nor how these roles would be assumed”. Someone is sounding the alarm at a time when Quebec and Newfoundland are examining the possibility of starting production of the Old Harry oil fields in the Gulf of St. Lawrence.

Les deux offices des hydrocarbures côtiers ne sont pas adéquatement préparés pour intervenir au besoin en cas de déversement majeur. C'est ce qu'indique le commissaire à l'environnement et au développement durable, Scott Vaughan, dans son rapport déposé au Parlement.

« Au quotidien, les offices Canada-Terre-Neuve-et-Labrador et Canada-Nouvelle-Écosse ont adéquatement géré les impacts environnementaux des activités pétro-gazières extracôtiers, mais avec leurs partenaires fédéraux, ils doivent faire plus pour se préparer pour un déversement majeur de pétrole », a affirmé M. Vaughan

L'audit a montré que les offices avaient adopté de bonnes pratiques pour évaluer et approuver les activités et les projets extracôtiers. Ils ont également pris des mesures adéquates pour s'assurer que les exploitants extracôtiers se conforment aux exigences environnementales. Cependant, ils n'ont pas encore établi de politiques et de procédures pour encadrer les évaluations environnementales ou ils ne les ont pas mises à jour, et ils n'effectuent pas de suivi systématiques des mesures de prévention ou d'atténuation des impacts environnementaux. Ils doivent aussi déterminer comment ils s'adapteront aux changements apportés au régime visant les urgences environnementales et à la nouvelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Le journal La Presse ajoute un commentaire du commissaire : « Les plans d'intervention des autorités provinciales et fédérales sont mal coordonnées, si bien qu'on ne pouvait déterminer avec certitude qui jouerait certains rôles clés durant un déversement majeur, ni de quelle manière ces rôles seraient assumés ». Un cri d'alarme qui survient au moment où Québec et Terre-Neuve étudient la possibilité de lancer la production du gisement Old Harry, dans le golfe du Saint-Laurent.



**From
your President**
Michel Desjardins



**Le mot
du Président**



More and more, the shipping industry is surpassing other methods of transport in terms of environmental and social impacts

A recent study conducted by an independent research group confirmed that ships on the Great Lakes are more fuel efficient and emit fewer greenhouse gases than their land based alternatives.

This study, overseen by a committee of representatives from Transport Canada and WWF-Canada, also established what the effects would be on our major highways if cargo transported by boat was transported by truck.

The research group also demonstrated that on average as a whole the Great Lakes – St. Lawrence Seaway fleet is nearly 7 times more fuel efficient than trucks and 1.14 times more efficient than rail.

These data are significant and will be even more favourable towards maritime transportation with the addition of several more state-of-the-art vessels over the next few years. These data also confirm that programs to acquire new vessels and refurbish fleets for Canadian shipping companies make sense and will be economically profitable in the future.

The dawn of a new season

While everyone involved in the shipping industry is preparing for the start of a new season, we can appreciate the synergistic effect created thanks to the combined efforts of Federal Government representatives, shipping companies and sailors. The impetus generated in the maritime sector following the removal of the 25% tariff and the renewal in maritime transport since the implementation of its removal confirm that this was a wise decision by the Federal Government.

Smart choices by Canadian shipping companies

The impact of this measure was quick to take effect as major Canadian shipping companies, Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine and Groupe Desgagnés (Cargo and Tanker) all took advantage of these new opportunities to purchase new vessels or refurbish other ships in their fleet.

New, state-of-the-art vessels

Last December, the Baie St-Paul arrived at the Port of Montreal at the end of a long sea voyage that began in a shipyard in China. She will be joined in a few months by another CSL ship in the Trillium class and we expect that CSL will take advantage of their centennial celebrations in June 2013 to include launching ceremonies for these

ships. A few months later, two more ships in the Trillium class will join these two.

CSL will highlight the advantages of these Trillium vessels. In an article published recently in Maritime Magazine, Louis Martel, President of CSL declared: “The Trillium class ships will set new standards in operational and energy efficiency, reliability, and environmental protection”.

In addition to their more aerodynamic hull, larger diameter propeller, antifouling coating and more efficient IMO Tier II certified engine, Trillium class ships have a variable frequency drive which means they require fewer generators to start up machinery, allowing for fuel efficiency.

Algoma is adding new ships to its fleet.

Maritime Magazine also reported that Algoma Central Corporation invested 400 million to purchase new bulk carriers in the Equinox class which are being built in China. These structures will be outfitted with Wärtsilä fresh water gas scrubbers which will reduce sulphur oxide emissions by 97%. “In addition to the environmental initiatives, another key focus for the company’s fleet renewal process has been to reduce maintenance costs,” says Al Vanagas, senior vice president, Technical Services. “Wärtsilä’s capability in providing both an integrated marine solution and global service support was a major reason Wärtsilä was selected to provide this comprehensive equipment package.” A number of other companies have followed suit in the area of ship construction, port services and dredging (Groupe Océan).

The result of this, at the start of the 2013 navigation season, is that the Canadian commercial fleet is ready to undertake the navigation season. Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine will be adding other important elements during the coming months.

It is important to add that the major participants in the Canadian maritime industry, including the SIU Executive Board and members had predicted that ship owners were ready to intervene in order to stimulate the commercial shipping sector. It took however the intervention of the Federal Government and the removal of the 25% tariff on the import of foreign built ships to give Canadian ship owners the opportunity to compete with foreign ship owners and operators of ships sailing under flags of convenience.

Training pays

Members of the SIU are ready to undertake a new season with enthusiasm. Again this year, a growing number of SIU members have taken training courses offered in certified training centres by professional instructors.

Company directors and SIU members appreciate the benefits acquired through training courses. Familiarity with new work methods allows sailors to carry out their work efficiently and more safely.

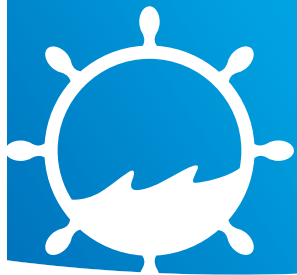
Have a good season

We would like to take this opportunity to wish our brothers and sisters an excellent season right from the start and we encourage you to always work safely.



President Michel Desjardins presents to SIUNA President Mike Sacco with a souvenir commemorating SIU's 75th Anniversary at the SIUNA Winter Executive Board Meeting with Augustin Tellez, George Tricker and David Heindel attending.

Président Michel Desjardins remet à Mike Sacco, Président du SIUNA, un gilet commémorant le 75e anniversaire du SIU lors de la réunion d'hiver du Comité exécutif du SIUNA, en présence de Augustin Tellez, George Tricker et David Heindel.



**From
your President**
Michel Desjardins



**Le mot
du Président**

De plus en plus, le secteur maritime surpasse les autres modes de transport quant aux effets environnementaux et sociaux

Une étude récente effectuée par un groupe indépendant de recherche confirme que les navires exploités sur les Grands Lacs sont plus économes en carburant et émettent moins de gaz à effet de serre que leurs alternatifs terrestres.

Cette étude surveillée par un comité de représentants de Transports Canada et l'organisme WWF-Canada a également déterminé quels seraient les effets créés sur nos grandes routes si les cargaisons transportées à bord des navires étaient chargées à bord de camions.

Le groupe de recherche a également démontré que dans son ensemble moyen la flotte des Grands Lacs-Voie maritime est près de 7 fois plus économe en carburant que les camions et 1,14 fois plus économe que les chemins de fer.

Ces données sont importantes pour la qualité de vie de la population et la protection de notre environnement. De plus, l'avantage que détient présentement le secteur maritime par rapport aux autres modes de transport sera encore plus grand avec l'ajout de plusieurs autres navires de fine pointe au cours des prochaines années. Ces données confirment également que les programmes d'acquisition de nouveaux navires et de renouvellement des flottes par les compagnies maritimes canadiennes sont sages et seront économiquement rentables dans l'avenir.

À l'aube d'une nouvelle saison

Alors que tous les intervenants dans le secteur maritime se préparent pour le début d'une nouvelle saison, nous pouvons apprécier les effets de la synergie qui a été créée grâce aux efforts combinés de représentants du gouvernement fédéral, des compagnies maritimes et des marins. Le regain suscité dans le secteur maritime à la suite du retrait des droits d'accise de 25% et la vitalité que connaît le transport maritime depuis la mise en vigueur de ce retrait confirment la sagesse de cette décision du gouvernement fédéral.

Choix judicieux des compagnies maritimes canadiennes

Les effets de cette mesure n'ont pas tardé à se faire sentir alors que les principales compagnies maritimes du Canada, les Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine et Groupe Desgagnés (Cargo et Petro) ont profité de ces nouvelles opportunités pour faire l'acquisition de nouveaux navires ou de remettre en état d'autres navires au sein de leur flotte.

De nouveaux navires à la fine pointe de la technologie

En décembre dernier, le Baie St-Paul est arrivé au port de Montréal, au terme d'un long voyage au sortir des chantiers maritimes de Chine. Il sera rejoint au cours des prochains mois par un autre navire CSL de classe Trillium et il est permis de prévoir que CSL profitera des cérémonies de mise en services de ces navires dans le cadre des célébrations en juin 2013 de son 100e anniversaire d'existence. Ces deux navires seront rejoints quelques mois plus tard par deux autres navires également de classe Trillium.

CSL fait valoir les avantages offerts par ces navires Trillium. Dans un article publié dans Maritime Magazine, M. Louis Martel, Président de CSL déclarait récemment : « Les navires de classe Trillium établiront de nouvelles normes en matière d'efficacité opérationnelle et

énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement ».

Outre leur coque plus aérodynamique, leur hélice de plus grand diamètre, leur revêtement antisalissure et leur moteur certifié IMO Tier II plus efficace, les navires de classe Trillium ont un entraînement à fréquence variable grâce auquel ils nécessitent moins de génératrices pour lancer les machines, permettant une économie de carburant.

Algoma ajoute des nouveaux navires à sa flotte

Maritime Magazine rapportait également qu'Algoma Central Corporation a investi 400 millions pour l'acquisition de nouveaux vraquiers de classe Equinox qui sont construits en Chine. Ces bâtiments seront équipés d'épurateurs des gaz à l'eau douce Wartsila qui réduiront de 97% les émissions de dioxyde de soufre.

« Outre le souci de l'environnement, une autre grande priorité dans le processus de renouvellement de la flotte d'Algoma, est la réduction des coûts de maintenance, dit Al Vanagas, VP principal, Services techniques. La capacité de Wartsila de fournir à la fois une solution marine intégrée et des services de soutien mondiaux a été l'une des grandes raisons de son choix pour la fourniture d'un ensemble complet d'équipement. »

De nombreuses autres compagnies ont suivi, tant dans le domaine de la construction navale, des services portuaires et de dragage (Groupe Océan).

Il en résulte maintenant, à l'aube de la saison de navigation 2013, que la flotte commerciale canadienne est prête à entreprendre la saison de navigation et d'autres importants éléments seront ajoutés au cours des prochains mois par Canada Steamship Lines et Algoma Central Marine.

Il serait superflu d'ajouter que les principaux intervenants de l'industrie maritime canadienne, incluant les dirigeants du SIU, avaient prédit que les armateurs étaient prêts à intervenir afin de stimuler le secteur maritime commercial. Il aura fallu toutefois une intervention du gouvernement fédéral, en retirant les droits de 25% sur l'importation de navires construits à l'étranger et en accordant aux armateurs canadiens la possibilité de concurrencer les armateurs étrangers incluant les propriétaires de navires trafiquant sous pavillon de complaisance.

La formation rapporte

Les membres du SIU sont prêts et enthousiastes au moment d'entreprendre une nouvelle saison. De nouveau cette année, un nombre croissant de membres du SIU ont suivi des cours de formation offerts dans des centres homologués de formation par des instructeurs professionnels.

Les dirigeants des compagnies et les membres du SIU apprécient les avantages procurés par les cours de formation. La familiarisation à de nouvelles méthodes de travail permet aux marins d'effectuer leur travail efficacement tout en étant plus sécuritaire.

Bonne saison

Nous profitons de ce début de saison pour souhaiter à nos consœurs et confrères, une excellente saison et nous vous encourageons à travailler, en tout temps, en toute sécurité.

Appointment of Hugo Boisjoly

We reported in our December 2012 edition that Brother Michel Galarneau has decided to retire after a long and successful career. He first joined the SIU as crewmember aboard various SIU contracted vessels. Brother Galarneau accepted several assignments as SIU official, up to the position of Vice-President, St. Lawrence and East Coast.

To replace Brother Galarneau, we are pleased to announce the appointment of Brother Hugo Boisjoly to the position of Vice-President St. Lawrence and East Coast. Brother Boisjoly joined the SIU in September 2005 as mechanical assistant aboard Algoma Central Marine's Algontario.

He has since occupied various positions as Union Official up to the position of Assistant Vice-President. Following his appointment, he will be based at the SIU Hiring Hall in Quebec City.

Brother Boisjoly will continue his involvement with the International Transport Workers' Federation as ITF Young Workers' Federation Official. He was one of the principal organizers of the ITF Young Workers Conference held in Montreal last September.

We wish Brother Boisjoly good success in this important position.

Nomination de Hugo Boisjoly

Nous vous avons fait part dans notre édition de décembre 2012 de la décision de confrère Michel Galarneau de prendre sa retraite après une longue et fructueuse carrière. Il s'est joint au SIU à titre de membre d'équipage à bord de navires sous contrat avec le SIU et plus tard en tant qu'officiel du SIU et plus tard à titre de Vice-Président, Saint-Laurent et Côte Est.

Pour remplacer confrère Galarneau, il nous fait plaisir d'annoncer la nomination de confrère Hugo Boisjoly au poste de Vice-Président, St-Laurent et Côte Est. Confrère Boisjoly s'est joint au SIU en septembre 2005 en tant que mécanicien adjoint à bord du Algontario de Algoma Central Marine.

Il a occupé diverses positions, incluant jusqu'à récemment, le poste d'Assistant Vice-Président. À la suite de sa nomination, il peut être rejoint à la salle d'embauche de Québec.

Confrère Boisjoly poursuivra ses activités à titre d'Officiel du Comité des jeunes travailleurs de la Fédération internationale des travailleurs du transport. Il fut l'un des principaux organisateurs de la Conférence des jeunes travailleurs de l'ITF tenue à Montréal en septembre dernier.

Nous souhaitons bons succès à Confrère Boisjoly dans ses nouvelles fonctions.



From the Executive Vice-President

Le mot du Vice-Président exécutif



Jim GIVEN

Hoping for another good season

We are hoping for another good season on the great lakes but in speaking to the companies it has yet to be determined what the year will bring.

To be honest the economic picture is just so unstable that a little tip one way or the other could be the difference between boom and bust. Hopefully we get a clearer picture in the very near future. As of right now all we know is some vessels may not be coming out right away so make sure you get registered at the Hiring Halls.

Important changes to the Employment - Insurance Program (E-I)

I will attempt to explain some of the EI changes that have taken affect this year and also give an opinion on what it all means. Bear with me as it takes a little time to get it all out there:

As part of the changes EI claimants are divided into three groups.

- Long Tenured workers: "Those who have paid at least 30% of the annual maximum EI premiums for 7 of the past 10 years and who, over the last 5 years, have collected EI regular or fishing benefits for 35 weeks or less"
- Frequent Claimants: "Those who have had three or more claims for EI regular or fishing benefits and have collected benefits for a total of more than 60 weeks in the past five years".
- Occasional Claimants: "All others"

I will try to skip into the part that affects us the most as "Seasonal Workers". As a Laid Off, Seasonal Worker, you will be expected to look for work that pays as little as 70% of your previous hourly wage. You would also be expected to look for work up to 100KM from your home.

You must also be aware that registering at the Union Hiring Halls is not in itself a sufficient work search. You must also be pounding the pavement looking for other work within the 70% on a regular basis and reporting it to EI. Failure to do so could result in benefits being cut off.

Also there are many details that the average person is not aware of and affect you as a seasonal worker or frequent claimant. For example, in Chapter 9 Service Canada outlines several actions that are equivalent to refusing employment. Section 9.2.3 states that "a refusal of employment occurs where the claimant advises the employer that they are available for only a limited period of time..." In short if you were to say that you are expecting recalled to your permanent job onboard a vessel say April 1st and could only work until then you would affectively be Refusing Work and could get cut off EI. For Seasonal Workers being honest is no defense. The same holds true if you did find a job while laid off your vessel for 70% of the wage. If you quit that permanent job (at 70%) to return to your vessel and then are laid off again, you could be disqualified from EI benefits!! Nice HUH!!

Always remember that EI is not funded by the Federal Government. It is paid for by Employer and Employee contributions. The program is run by the Employment Insurance Financing Board. So however payments are made it does not affect Government Finances.

To add insult to injury the Feds have now started making house calls. That's right! House Calls!! 50 employees have been assigned to go door to door to

check up on you. 1200 people have been chosen at "random" for these visits. You are made to feel like a criminal collecting EI. Quebec is being hit hard as the feds expect to gain 120 Million by investigating claims and finding people ineligible for benefits in Quebec.

Rest assured we will be doing all we can to bring about change to the EI system and are working closely with other organizations to bring about that change. It is unfair for seasonal workers to be the target of EI legislation that serves no purpose other than to deny you the benefits you rightfully have coming. The only thing we can tell you right now is that you must make sure you fill out all the job search requirements and paperwork that you are asked to do. Remember just because you are registered to ship via the hiring hall it will not exclude you from actively searching for other employment. If you are unsure or have a question please contact your EI office for clarification and direction.

Tim Hudak claims Unions are the problem

In Ontario PC leader Tim Hudak has done nothing but spill garbage from his mouth every time it opens. At almost every speaking engagement he talks about Ontario becoming a Right to Work province. He claims Unions are the problem with the economy and he will stop at nothing to break them. Tim Hudak is the number one enemy of every working man and woman in the Province of Ontario and we must do everything in our power to make sure he doesn't gain power. I urge everyone to google "Right to Work" and look at the harm it has done in the United States. Lower Wages, Lower Safety Standards, Lower Pension are just to name a few. Right to Work is nothing short of a race to the bottom.

Union Future

With all we are reading in the news it is human nature to sit back sometimes and wonder, "do I really need a Union"? Sometimes we ask what exactly is it that they do for me?

With the attacks on working men and women coming from all sides there has never been a more important time to belong to a trade union. We must band together to once again fight the good fight on behalf of all workers. Wages, Pension, Medical Benefits and safety are all at stake as we enter another year of uncertain economic growth. Company profits may still be there but they want to spend less on the workers and more on the top. The media and government have a strange way of saying thank you to the hard working men and women who they are suppose to represent. Instead of listening to your concerns they attack the organizations that represent you in the workplace. They paint a picture of Unions being communist organizations with ties to organized crime and corruption when the reality is you are the Union. So unless you have ties to communism and crime families Unions are as clean as you are.

Get involved in your Union

In order for Unions to stay strong the membership must play an important part of getting the message out that we will not weaken and we will not be pushed around. Together we are the strongest force in this Country! United we cannot be beaten down and we cannot be defeated at the hands of government. It is when we are divided that we are at our weakest and this is when the vultures strike. I urge all of you...get involved in your Union..be proud of what you belong to...voice your opinions to government..dont stand idly by and let the government run over what so many have worked for.



From the Executive Vice-President



Le mot du Vice-Président exécutif

Avec l'espoir d'une autre bonne saison

Nous espérons connaître une autre bonne saison sur les Grands Lacs mais après avoir parlé aux compagnies il est encore trop tôt pour savoir ce que la saison nous réserve.

La santé de l'économie est tellement fragile qu'il est difficile de prévoir si nous nous dirigeons vers une ère de prospérité ou de récession. Nous connaissons la réponse sous peu. Présentement, nous savons que certains navires ne seront pas exploités au début de la saison et nous vous encourageons à vous inscrire dans les salles d'embauche.

Changements importants au programme d'Assurance-Emploi (A-E)

Je vais tenter d'expliquer certains changements qui ont pris effet cette année au programme d'Assurance-Emploi et de donner une opinion sur leur signification. Soyez patient car les changements sont importants :

Parmi les changements, les prestataires de l'A-E sont divisés en trois groupes.

- Un prestataire de longue date est un prestataire qui a cotisé à raison d'au moins 30 % du maximum annuel de l'Assurance-Emploi pendant 7 des 10 dernières années précédant sa période de prestations et qui au cours des cinq dernières années a bénéficié pendant 35 semaines ou moins des prestations régulières ou de pêcheurs d'Assurance Emploi;
- Un prestataire fréquent est un prestataire qui a bénéficié de plus de 60 semaines de prestations ordinaires pendant au moins trois périodes de prestations au cours des 260 semaines précédant le début de sa période de prestations.
- Un prestataire occasionnel : Tous les autres.

Je passerai maintenant à la section qui affecte la plupart d'entre nous, les « travailleurs saisonniers ». À titre de travailleur saisonnier mis à pied, on s'attend à ce que vous cherchiez un emploi qui paye aussi peu que 70% de votre salaire horaire précédent. On s'attendra à ce que vous recherchiez également du travail jusqu'à 100KM de votre foyer.

Vous devez également réaliser que votre enregistrement au bureau d'embauche du syndicat n'est pas en soi une recherche suffisante de travail. Vous devez également rechercher un autre emploi dans le 70% de façon régulière et le rapporter à l'A-E. Le manquement de faire ainsi peut avoir comme conséquence que vos prestations soient coupées.

Également il y a beaucoup de détails que le citoyen moyen ne réalise pas et qui vous affectent en tant que prestataire fréquent ou occasionnel. Par exemple, au Chapitre 9 de Service Canada, on retrouve plusieurs actions qui sont équivalentes à un refus d'emploi. La section 9.2.3 déclare que « un refus d'emploi survient lorsque le demandeur informe l'employeur qu'il ne sera disponible que durant une période limitée seulement ». En d'autres mots, si vous dites que vous prévoyez être rappelé à votre travail permanent à bord d'un navire à une certaine date et que vous ne pouvez travailler que jusqu'à cette date, vous serez considéré avoir refusé de travailler et l'A-E sera coupé. Pour les travailleurs saisonniers, être honnête n'est pas une défense. Le même scénario survient si vous trouvez un travail à 70% de votre salaire habituel alors que vous avez été mis à pied. Si vous laissez cet emploi pour retourner à bord de votre navire et que vous êtes de nouveau mis à pied, vous pourriez être inéligible aux prestations de l'A-E. C'est gentil, n'est-ce-pas. !!

Souvenez-vous que l'A-E n'est pas financé par le gouvernement fédéral mais plutôt par les contributions des employeurs et des employés. La gestion du programme est assurée par l'Office de financement de l'Assurance-emploi du Canada. Ainsi, le mode utilisé pour le versement des prestations n'affecte pas les finances du gouvernement.

Pour comble d'insulte, le fédéral a commencé à faire des visites à domicile. Imaginez, des visites à domicile !! 50 employés ont été affectés à faire du porte-à-porte pour

vous surveiller. 1200 personnes ont été choisies au hasard pour ces visites. Vous avez l'impression d'être un criminel. Le Québec est frappé durement; le fédéral compte récupérer 120 millions en surveillant les réclamations et en découvrant des personnes inéligibles aux prestations qui demeurent au Québec.

Vous pouvez être assuré que nous prendrons toutes les mesures afin de provoquer des changements au programme d'A-E et travaillons étroitement avec d'autres organismes pour y parvenir. Il est injuste que les travailleurs saisonniers soient ciblés par la loi de l'A-E avec pour seul objectif de vous refuser les avantages auxquels vous avez droit. Présentement, nous vous recommandons de satisfaire toutes les exigences de recherche d'emploi et de toute paperasse qui s'y rattache. Souvenez-vous que votre inscription à la salle d'embauche ne vous exempt pas de rechercher activement un autre emploi. Si vous êtes incertain ou désirez des renseignements additionnels, communiquez avec le bureau de l'A-E de votre région.

Tim Hudak proclame que les syndicats sont le problème

En Ontario, le leader conservateur Tim Hudak ne dit que des bêtises quand il ouvre la bouche. À presque chaque occasion, il promet que l'Ontario deviendra une province qui disposera du droit au travail. Il proclame que les syndicats sont responsables des difficultés que connaît l'économie et qu'il prendra toutes les mesures nécessaires pour briser les reins des syndicats. Tim Hudak est l'ennemi numéro un de tous les ouvriers et ouvrières dans la province d'Ontario et nous devons tout mettre en œuvre afin d'assurer qu'il ne prenne pas le pouvoir. Je vous encourage à faire une recherche sur l'internet et de consulter « Droit au travail » et de constater le tort qu'il a causé aux États-Unis. Des bas salaires, des normes de sécurité inférieures, des régimes de retraite inférieurs pour n'en nommer que quelques-uns. Le droit au travail est une course vers la médiocrité.

L'avenir des syndicats

Lorsqu'on pense à tout ce qui est dit et écrit, il est normal de se demander : « Ai-je vraiment besoin d'un syndicat »? Parfois nous nous demandons ce que les syndicats font pour nous.

Avec les attaques de toutes parts sur les ouvriers et les ouvrières, il n'a jamais été plus important de se joindre à un syndicat. Nous devons nous unir afin de nous battre au nom de tous les ouvriers. Les salaires, les régimes de retraite et de santé et la sécurité au travail sont tous en jeu alors que nous débutons une année de croissance économique incertaine. Les compagnies font des bénéfices mais elles veulent donner moins aux ouvriers et en donner plus aux dirigeants. Les médias et le gouvernement ont une étrange façon de remercier les ouvriers qu'ils sont supposés représenter. Au lieu d'écouter vos préoccupations, ils attaquent les organismes qui vous représentent en milieu de travail. Ils décrivent les syndicats comme étant des organismes communistes avec des liens avec le crime organisé et la corruption alors qu'en réalité, vous êtes le syndicat. Conséquemment, à moins que vous ayez des liens avec les communistes et le crime organisé, les syndicats sont aussi propres que vous.

Impliquez-vous dans votre syndicat

Afin que les syndicats conservent leur puissance, leurs membres doivent jouer un rôle important et démontrer qu'ils ne faibliront pas et ne seront pas bousculés. Ensemble nous sommes la plus puissante force au pays ! Unis nous ne pouvons être battus et défaits aux mains du gouvernement. Nous sommes moins puissants lorsque nous sommes divisés et c'est alors que les vautours attaquent.

Je vous incite tous à vous impliquer dans votre syndicat et à proclamer votre fierté, de transmettre vos opinions au gouvernement, de ne pas attendre les bras croisés et laisser le gouvernement détruire ce que vous avez créé.



From the Vice-Presidents

Le mot des Vice-Présidents



Hugo BOISJOLY



Coopérative de transport maritime et aérien

Les négociations entre la CTMA et le SIU ont débuté par le dépôt des demandes aux Iles de la Madeleine au mois de décembre 2012. Depuis, nous avons tenu une séance de négociation à Québec et une autre est prévue au début du mois de mars aux Iles.

Compagnie de gestion de Matane

Il est maintenant le temps de renouveler la convention collective entre COGEMA et le SIU. Une rencontre entre la compagnie et le SIU a eu lieu à la fin du mois de janvier à Montréal et une deuxième rencontre est prévue au mois de mars. Les opérations ont repris pour le mieux après un ralentissement au cours des dernières années et les membres aspirent à profiter de ce regain des opérations.

Groupe Océan

Avec l'embauche de Francis Lavoie à titre de Représentant-Patrouilleur et de Christian Godbout matelot de la division Côte-Nord à titre de délégué pour le groupe, nous accentuons les efforts afin de rencontrer et d'informer les membres de leurs enjeux respectifs. Francis a été à l'emploi de la division Réparation Navales et Industrielles depuis plus de dix ans et ses années d'expérience au sein du groupe Océan seront bénéfiques aux membres du SIU. Des assemblées ont été tenues pour les divisions RNI et FNO aux mois de décembre et janvier. Deux délégués pour la division FNO ont été élus afin de participer aux comités de relations de travail qui se tiennent entre le Syndicat et la Compagnie.

Personnel additionnel au service des membres

L'équipe du SIU à la salle d'embauche de Québec compte sur deux ajouts afin de répondre aux besoins de nos membres. Francis Lavoie se joint à nous au poste de Représentant-Patrouilleur alors que Gabrielle Gagné occupe le poste de Conseillère en relations de travail. Ils se joignent à confrère Richard Michaud, répartiteur.

Nous leur souhaitons la bienvenue et une longue carrière au sein de la grande famille du SIU.

Service d'embauche

Afin de donner un service d'embauche efficace à nos membres et aux compagnies, nous devons avoir copie de vos documents essentiels à l'embauche lors de votre enregistrement à la salle d'embauche. Encore une fois, plusieurs membres se voient refusés à l'emploi puisque leur certificat médical émis par Transport Canada ou leur passeport, est expiré ou le sera durant la durée prévue de l'emploi.



VP Hugo Boisjoly, Gabrielle Gagné, Francis Lavoie
Back/Arr. Richard Michaud

Coopérative de Transport Maritime et Aérien (CTMA)

Negotiations between Cooperative de Transport Maritime et Aérien and the SIU have begun with submission of the members' demands at a meeting last December in the Magdalen Islands. Since then, a negotiation meeting was held in Quebec City and another meeting is scheduled in early March in the Magdalen Islands.

Compagnie de Gestion de Matane

The collective agreement with Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) is now up for renewal. A meeting between the Company and the SIU took place at the end of January in Montreal and a second meeting is scheduled in the month of March. The Company's operations have resumed after a slowdown over the past few years and members are looking forward to benefit from the resumption of business activities.

Ocean Group

Following the hiring of Francis Lavoie as Representative-Patrolman and of Seaman Christian Godbout from Ocean Group North Coast Division as Delegate for all Divisions, we are intensifying our efforts to meet all members and provide them with all the information they require. Brother Lavoie has been working for more than ten years for Groupe Ocean Ship and Industrial Repairs Division and his experience will benefit all SIU members. Meetings with members working for the Ship Repairs and Ship Building Divisions were held during the months of December and January. Two Delegates from the Ship Building Division were elected to represent their co-workers in meetings of the Management-Labour Relations Committees.

To Provide Better Service to our Members

Two additions are now available to provide better service to our members. Francis Lavoie joins our team as Representative-Patrolman while Gabrielle Gagné is Labour Relations Advisor. They join Brother Richard Michaud, Dispatcher.

We welcome them on our team and wish them long career within the SIU family.

Your Documents Must Be in Order

In order to provide efficient service to our members and the companies, we must have copies of all documents you require for registering at the hiring hall. Too often, members are refused by the company because their Transport Canada Medical Certificate or passport has expired or will expire while they are on the ship.



From the Secretary-Treasurer

Le mot de la Secrétaire-Trésorière



Désirée GRALEWICZ

SEAFARERS' APPEAL AND REVIEW BOARD ANNUAL REPORT

To The Seafarers' International Union of Canada

I am hereby submitting my annual report as arbitrator constituting the Seafarers' Appeal and Review Board ("Board") under Article XXVII of the Constitution of the Seafarers' International Union of Canada ("Constitution"). This report covers the one year period from January 1, 2012 to December 31, 2012.

During this period, one matter was submitted to me. In a Grievance¹ to the board, by letter dated January 23, 2012, a member of the Seafarers' International Union of Canada ("Union") referred to a grievance² against his employer filed on his behalf by the Union on October 25, 2011 against the disciplinary sanction imposed by the employer consisting of a seven (7) day suspension from employment aboard the vessel on which he was employed. The member served the suspension commencing on June 20, 2011. The Union, by letter dated January 10, 2012, informed the member that, for reasons stated in the letter, the grievance against the employer was "released" (withdrawn).

The member complained about the Union's "release" of the grievance against the employer and asked the Board to order that a hearing and decision take place before an arbitrator on the merits of the grievance against the employer.

The Union contested the jurisdiction of the Board to hear and decide the matter submitted by the member and also alleged that the Grievance to the Board was ill-founded. I ruled that the issue of jurisdiction had to be dealt with first. The lawyers for the member and the Union made submissions to me in writing on that point.

The issue to be decided was whether the Board had jurisdiction to deal with the matter raised by the member in his Grievance to the Board.

The Board, by written decision dated August 28, 2012 sent to the parties, decided that it did not have jurisdiction and could not hear the merits of the member's Grievance to the Board. It decided that the relevant provisions in the Constitution establishing the Board, and its jurisdiction, give it authority to deal with Grievances of members, which have as an essential element a wrongful act by the Union relating to the member's membership in the Union. This essential element did not exist in the Grievance submitted by the member to the Board. Furthermore, the Board has no jurisdiction to issue any order against the employer.

The decision of the board, in part, states:

[25] "...The Union has not done anything relating to the member's membership in the Union and there is no allegation in that regard. The essential condition giving jurisdiction to the Board with respect to the Grievance is lacking. Furthermore, I have no jurisdiction to issue an order against the employer and could not in any event give the member an effective remedy."

The objection of the Union to the jurisdiction of the Board was thus maintained and the member's Grievance to the Board was dismissed.

No other matter was submitted to me during the year 2012.

Montreal, Quebec, February 12, 2013

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

1&2: The word "Grievance" to the Board is spelt with a capital "G" to differentiate it from the word "grievance" against the employer which is spelt with a small "g".

COMMISSION D'APPEL ET DE RÉVISION DES MARINS CANADIENS RAPPORT ANNUEL

Au Syndicat international des marins canadiens

Par les présentes, je vous soumetts mon rapport annuel à titre d'arbitre constituant la Commission d'appel et de révision des marins canadiens (la « Commission ») établie par l'article XXVII de la Constitution du Syndicat international des marins canadiens (la « Constitution »). Ce rapport couvre la période d'un an du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012.

Durant cette période un cas m'a été soumis. Dans un Grief¹ à la Commission par lettre datée du 23 janvier 2012, un membre du Syndicat international des marins canadiens (« Syndicat ») fait état d'un grief² contre son employeur déposé pour sa part par le Syndicat le 25 octobre 2011 contre une sanction disciplinaire imposée par l'employeur, soit une suspension de sept (7) jours de travail à bord le navire où il était employé. Le membre a subi la suspension disciplinaire, pour toute sa durée, commençant le 20 juin 2011. Le Syndicat, par lettre datée du 10 janvier 2012, a informé le membre que, pour des raisons mentionnées dans la lettre, le grief contre l'employeur a été retiré.

Le membre s'est plaint du retrait par le Syndicat du grief contre l'employeur et a demandé à la Commission d'ordonner qu'une audition et sentence aient lieu devant un arbitre sur le fond du grief contre l'employeur.

Le Syndicat a contesté la juridiction de la Commission d'entendre et trancher le Grief à la Commission déposé par le membre et a aussi allégué que le Grief était mal fondé. J'ai décidé qu'il fallait d'abord décider la question de juridiction et les avocats pour le Syndicat et le membre m'ont soumis leurs arguments par écrit sur cette question.

La question à trancher était de déterminer si la Commission avait la juridiction d'entendre et trancher le cas soulevé par le membre dans son Grief à la Commission.

La Commission, par décision écrite datée du 28 août 2012 expédiée aux parties, a décidé qu'elle n'avait pas juridiction et qu'elle ne pouvait pas entendre le fond du Grief à la Commission que le membre avait déposé. Elle a décidé que les dispositions pertinentes de la Constitution établissant la Commission et sa juridiction lui donnent autorité de décider des Griefs par des membres qui ont, comme élément essentiel, un acte préjudiciable de la part du Syndicat concernant leur statut de syndiqué. Cet élément essentiel n'existe pas dans le Grief soumis par le membre à la Commission. Par ailleurs, la Commission n'a aucune juridiction d'émettre des ordonnances contre l'employeur.

La décision, en partie, est rédigée ainsi :

« ...le Syndicat n'avait rien fait concernant le statut du membre dans le Syndicat et il n'y a aucune allégation à cet égard. La condition essentielle qui donne juridiction à la Commission par rapport au Grief qui lui a été soumis n'existe pas. Par ailleurs, je n'ai aucune juridiction d'émettre une ordonnance contre l'employeur et ne pouvait pas, de toute façon, donner au membre un remède efficace. (Traduction par le soussigné).

L'objection du Syndicat à la juridiction de la Commission a ainsi été maintenue et le Grief soumis à la Commission par le membre a été rejeté.

Aucun autre cas ne m'a été soumis durant cette période.

Montréal, Québec, le 12 février 2013.

Votre tout dévoué,
Hon. Joseph R. Nuss, c.r.
Arbitre

1&2 : Le mot « Grief » à la Commission est épilé avec un « G » majuscule pour le différencier du mot « grief » contre l'employeur qui est épilé avec un « g » minuscule.

OFFICIAL TAX RECEIPT

Your OFFICIAL TAX RECEIPT confirming the amount of dues and fees you have paid last year to your Union has been mailed to your last known address according to our records.

This is an important document as it may entitle you to Income Tax reductions.

If you have not received the document, please communicate with the Union Records Department at 514.931.7859 by fax 514.931.3667 or by email at records@seafarers.ca or write:

Seafarers' International Union of Canada
Records Department
280 – 9300 Henri-Bourassa BLVD
Montreal, QC
H4S 1L5

REÇU OFFICIEL D'IMPÔT

Votre REÇU OFFICIEL D'IMPÔT confirmant le montant des cotisations et droits que vous avez payés l'an dernier à votre Syndicat a été envoyé par la poste à la dernière adresse selon nos dossiers.

Ce document est important car il peut vous donner droit à des allègements fiscaux.

Si vous n'avez pas reçu ce document, veuillez communiquer avec nous au 514.931.7859 par fax 514.931.3667 ou par courriel à records@seafarers.ca ou par lettre à :

Syndicat international des marins canadiens
Services des dossiers
280 – 9300 boul. Henri-Bourassa
Montréal, QC
H4S 1L5





The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System *Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent*

SEAWAY NOTICE NO. 1 - 2013

Opening of the 2013 Navigation Season

The opening of the 2013 navigation season is scheduled to take place on the following dates and times:

- Montreal / Lake Ontario March 22, 2013 - 0800 hours (D.S.T.)
- Welland Canal March 22, 2013 - 0800 hours (D.S.T.)

Vessel transits will be subject to weather and ice conditions. Restrictions may apply in some areas until lighted navigation aids have been installed.

Sault Ste. Marie Locks and Canals

United States Soo Locks will open March 25.

Avis de la Voie maritime No 1 - 2013

Ouverture de la saison de navigation de 2013

L'ouverture de la saison de navigation de 2013 est prévue aux dates et heures suivantes :

- Section Montréal - lac Ontario le 22 mars 2013 - 08 h 00 (H.A.E.)
- Canal Welland le 22 mars 2013 - 08 h 00 (H.A.E.)

Le mouvement des navires dépendra de la température et de la condition des glaces. Il se peut que certaines restrictions s'appliquent dans certains secteurs jusqu'à l'installation des bouées lumineuses.

Canaux et écluses du Sault Ste. Marie

Les écluses américaines du Sault Ste Marie ouvriront le 25 mars.

The Seafarers' International Union of Canada Executive Board and Membership wish to extend their deepest sympathies to Sister Jayne Hallewell and her sons Malcolm and Tim on the passing of Brother William (Bill) Ross on December 30th, 2012

Brother William (Bill) Ross was born June 30th 1948 and he joined the SIU on July 5th, 1969. He worked on various vessels including the Elmdale and his last vessel the Westdale. He joined the SIU staff on March 14th, 1977 and occupied successively the functions of Patrolman, Dispatcher and Vice-President, the position he held until his retirement on January 1st, 2005.



Le Conseil d'Administration et les Membres Du Syndicat International des Marins Canadiens offrent leurs plus sincères condoléances à Consoeur Jayne Hallewell et à ses fils Malcolm et Tim à la suite du décès de Confrère William (Bill) Ross le 30 décembre 2012

Confrère William (Bill) Ross est né le 30 juin 1948 et s'est joint au SIU le 5 juillet 1969. Il a travaillé à bord divers navires incluant le Elmdale et son dernier navire, le Westdale. Il s'est joint au personnel du SIU le 14 mars 1977 et a occupé successivement les fonctions de Patrouilleur, Répartiteur et Vice-Président, position qu'il a occupé jusqu'à sa retraite le 1er janvier 2005.

Tentative Agreement Reached with Seamanning / Maersk

Two meetings were held in St. John's with members working for Seamaning/Maersk during the week of January 21st to present the tentative agreement reached with the Company. Following the meetings, members have received ballots by mail and they will vote on the tentative agreement. Results of the vote will be announced following counting of the ballots in the presence of members.



Seamaning Employees attending meeting on Contract Negotiation
Réunion de membres de Seamaning sur les négociations de la Convention

Entente de principe conclue avec Seamaning / Maersk

Nous avons tenu deux réunions des membres la semaine du 21 janvier à St. John's afin de présenter l'entente de principe conclue avec la Compagnie. Depuis ces rencontres, les membres ont reçu leurs bulletins de vote par la poste et ils voteront sur l'entente de principe. Les résultats du scrutin seront dévoilés lors du dépouillement des bulletins de vote en présence de membres.



Seafarers' Training Institute

Institut de formation des marins



SIU members' hands-on training

Formation pratique des membres du SIU





**Seafarers' Training
Institute**

Institut de formation des marins



Helmsman Course Graduates

Diplômés du cours de timonier



Back/Arrière:
Jose Valencia,
Ferdinand Tamargo,
Cathy MacDonald,
Reimar Omandam,
Miguel Cuenca,
Jerrod McNevin

Front/Avant:
Andre Coley,
Vince Giannopoulos,
John Peach,
Ron Suk,
Alexandre Gagnon-
Goyette,
Phil Gifford

Helmsman Course Graduates

Diplômés du cours de timonier



Back/Arrière:
Clayton Vardy,
Larry Dunits,
Marc Martin,
Shaun Hackett,
Paul Ferrante,
William Airhardt

Front/Avant:
Dariuz Przepiorkowski,
Todd Murray,
Harry Lawrence,
Steve Reid,
Mustapha El-Sayed
Hefny,
George Beaulieu

Seamanship Techniques Course Graduates

Diplômés du Cours de techniques de Matelotage



Back/Arrière:
Todd Murray,
Brandon Anderson,
Kevin Milne,
Ron Suk,
Dustin Feaver,
Roger Graveline

Front/Avant:
Paul Ferrante,
Rey Olaveja,
Kristopher Cabrera-
Horodyski,
Edgardo Bertumen,
Brendon Keeping,
Alex Skinner



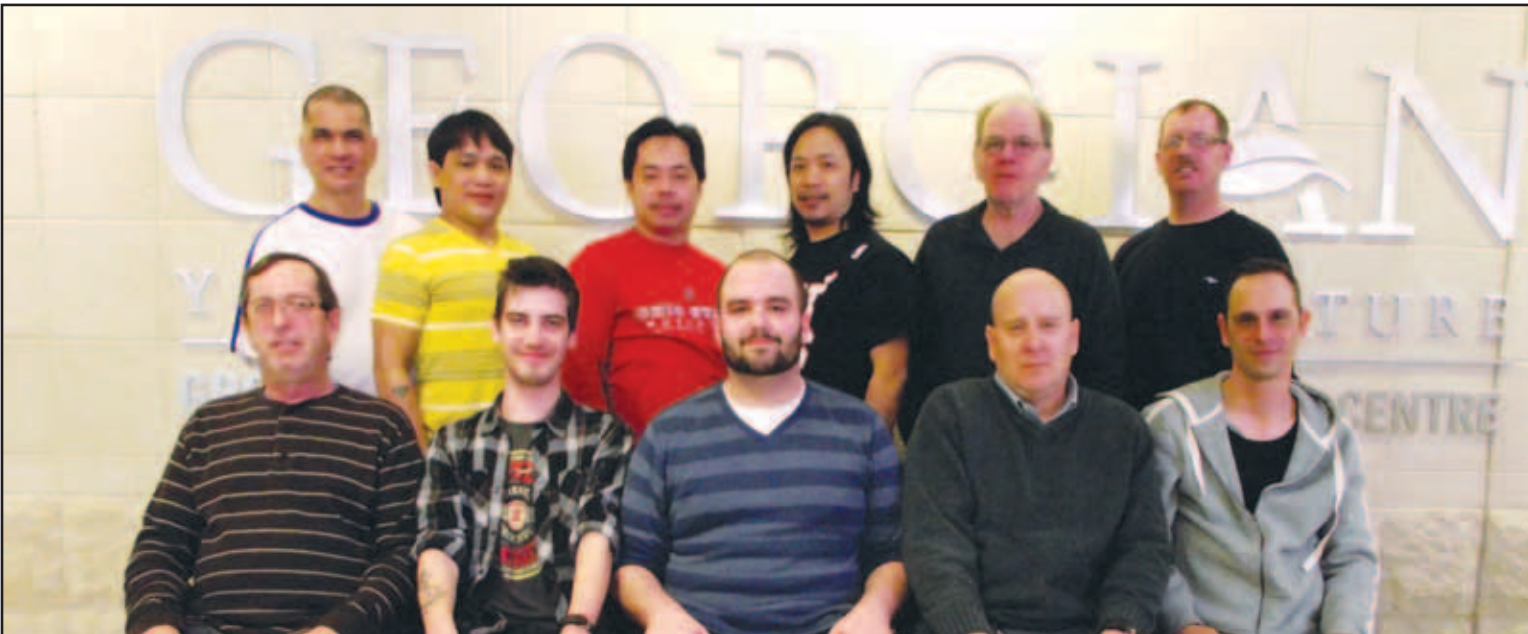
**Seafarers' Training
Institute**

Institut de formation des marins



Mechanical Assistant Course

Cours de mécanicien adjoint



Back/Arrière:
Romeo Bandiola,
Leonard Roga,
Nelson Gao-Ay,
James Daquipil,
Maurice Deslauriers,
Seward Herritt.

Front/Avant:
Charles Thibault,
Scott Hatcher,
Adam Billard,
James Meredith,
Marc Martin.



Back/Arrière:
Meynardo Maramot,
Chris King,
Monique Hansen,
Nassor Subah,
Roel Dejillo,
Alvin Alberracin.

Front/Avant:
Rheal Letourneau,
Hassan Hussein,
Chris Parker,
Athumani Mkeyenge,
Garth Wright,
Peter Jurivec-Rojas.

Advanced Cook's Course Graduates

Diplômés du cours avancé de cuisinier



Back/Arrière:
Ramon Pesito,
Jacquie Hayward-
Francis,
Mary Luz Friedrich,
Linda Qaqish,
Allan Hecker,
Gisele Rondeau,
June Daniels

Front/Avant:
Brenda Green,
Jeffrey Macphee,
Grant Tornberg,
Michael Newell,
Nadia Maritch,
Joanne Nash

Missing/Absente:
Grazyna Szczylgowska



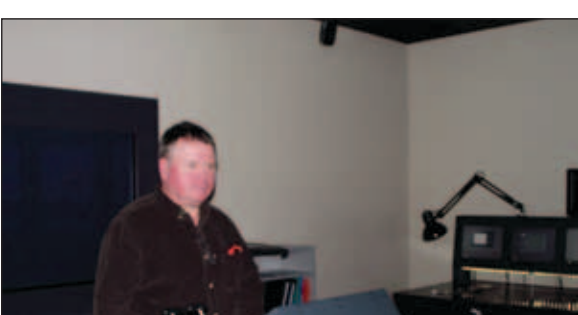
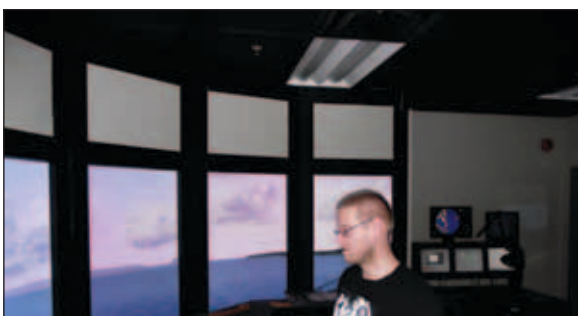
Seafarers' Training
Institute

Institut de formation des marins



SIU members' hands-on training

Formation pratique des membres du SIU





From the Vice-Presidents



Le mot des Vice-Présidents



Mike GIVEN

Excellent training program offered again to SIU members

It has once again been a busy winter for Seafarers' Training Institute courses in Ontario. Georgian College in Owen Sound hosted the Seamanship Techniques, two AB classes and two MA classes. The Seamanship class was instructed by Captain Walter Davis with Captain Robert Hull assisting with the rope and wire splicing portions. Captain Davis also instructed one of the AB classes with Captain Kerry Adams instructing the other. Chief Engineer Victor Gordynskii handled the instructor duties for both MA classes. One new feature for the classes this year was the opportunity to write the Bridge Watchman or Engine Room Rating exam at the end of the courses for those attendees who had the required sea time. We thank all participants for spending some of their time off upgrading and we also congratulate members who have received their Transport Canada certification.

Courses evolving to better suit our members needs

The Advanced Chief Cook course was held at Niagara College's Niagara on the Lake campus. Jacinda Martin, Francine Spagnola and SIU member Alex Bell provided the instruction. The emphasis for this course is menu planning, budgeting and healthy cooking. This course is consistently evolving to better suit the marine industry and one of the best improvements that has been made is the inclusion of experienced SIU Chief Cooks as instructors. We extend our congratulations to all participants with a special Thank You to Seafarers' Training Institute Co-ordinator Micheline Morin. All of her hard work really contributes to the success of the training courses.

Members will appreciate training

There will be ample opportunity for members to use their training this year. Algoma launched their first new build, the Algoma Equinox, in December and expect the ship to arrive in Canada in early summer. After the Equinox is delivered the rest of their new builds should be delivered at a pace of one every three months. Canada Steamship Lines' Baie St. Paul arrived in Canada in December and their remaining new builds will soon be following.

The Algosteel continues to make salt runs from Goderich. Heavy ice in the Straits of Mackinac and the port of Goderich have caused some delays. United States Coast Guard icebreakers Mackinaw and Thunder Bay have been escorting ships through the area while the Canadian Coast Guard ship Samuel Risley has been assisting in Goderich. The Algosteel is expected to operate at least until mid February. Speaking of ice, recent cold weather could cause Lake Erie to completely freeze over for the first time in four years.

Importance to conserve precious water resources

Record low water levels on some of the lakes could become a problem for shipping. Water levels in Lake Huron and Lake Michigan are the lowest they have been since they started tracking water levels in 1918. Some are blaming dredging on outflow rivers while some are saying this is just a cycle that will eventually correct itself. If the water levels remain this low it will certainly affect the amount of cargo that can be carried into some ports.

Importance of the St. Lawrence Seaway

The Saint Lawrence Seaway is a vital part of the North American economy. Each year over 160 million tons of cargo is moved through the seaway and it contributes to 34.6 billion dollars in economic activity and 227,000 jobs in Canada and the United States. For years those involved in the marine shipping industry have also been stating that ships are far more environmentally sound than other forms of transportation. A recent study has now put some numbers together to prove their point. It takes 301 rail cars and 963 trucks to carry the same amount of cargo that one ship can carry over the same distance. New ships being built with greater attention being paid to emissions and fuel economy will only make it even more environmentally responsible to transport cargo by ship.

As we approach fit out we would like to remind everyone to check on the validity of their certificates. Any document that has an expiry date should be checked as Transport Canada requires certificates to be up to date.

Have a great season.

Excellent programme de formation de nouveau offert aux membres du SIU

La présentation de cours formation en Ontario a tenu tout le personnel en haleine alors que Georgian College à Owen Sound a offert deux classes pour matelots qualifiés et deux classes pour mécaniciens adjoints. Les cours de techniques de matelotage ont été présentés par Capitaine Walter Davis alors que Capitaine Robert Hull dirigeait les techniques d'épissage de câbles et fils d'acier. Capitaine Davis et Capitaine Kerry Adams ont partagé la présentation des cours pour matelots qualifiés. Officier Mécanicien en Chef Victor Gordynskii a dirigé les deux classes pour mécaniciens adjoints. Cette année, à la fin des cours, les membres qui avaient accumulé le temps requis de service en mer, avaient l'opportunité de subir un examen pour l'obtention du certificat d'homme de quart à la passerelle ou à la salle des machines. Nous remercions tous les participants pour avoir sacrifié une partie de leur congé annuel et nous félicitons les membres qui ont obtenu leur certification de Transport Canada.

Cours adaptés aux besoins de nos membres

Le cours de perfectionnement pour chef cuisinier a été tenu au campus Niagara on the Lake de Niagara College. Jacinda Martin, Francine Spagnola et membre du SIU Alex Bell ont présenté les cours. L'emphase était portée sur la planification de menu, le respect des budgets et la cuisine santé. Ce cours évolue constamment afin d'être mieux adapté à l'industrie maritime et la participation de chefs cuisiniers d'expérience à titre d'instructeurs a constitué une importante amélioration. Nous félicitons tous les participants et remercions spécialement Micheline Morin, coordinatrice de l'Institut de formation dont l'excellent travail contribue fortement au succès des cours de formation.

Les membres profiteront des cours

Les membres auront d'excellentes opportunités au cours de l'année, d'utiliser la formation reçue. En décembre, Algoma a mis à l'eau son tout nouveau Algoma Equinox et il est attendu au Canada en début de l'été. Après la mise en service de l'Equinox, les autres navires de cette classe devraient être livrés à un rythme d'un à tous les trois mois. Le Baie St-Paul de Canada Steamship Lines est arrivé au Canada en décembre et sera suivi peu après des autres navires de classe Trillium.

L'Algosteel poursuit ses chargements de sel à partir de Goderich. L'accumulation de glaces dans le détroit de Mackinac et le port de Goderich ont causé des retards. Les brise-glaces Mackinaw et Thunder Bay de la garde côtière des États-Unis ont escorté les navires dans ce secteur alors que le Samuel Risley de la Garde côtière canadienne a fait de même à Goderich. L'on prévoit que l'Algosteel sera en service au moins jusqu'à la mi-février. Au sujet des glaces, le récent temps froid pourrait causer le gel complet du Lac Érié pour la première fois depuis quatre ans.

L'importance de conserver nos ressources d'eau

Les bas niveaux d'eau sur certains lacs pourraient devenir un problème pour la navigation. Le niveau des eaux du Lac Huron et du Lac Michigan est au plus bas point depuis la tenue de dossiers sur ce sujet en 1918. Certains blâment le dragage sur les points de déversement de certaines rivières alors que d'autres croient que le problème est cyclique et se corrigera éventuellement. Advenant que le niveau des eaux demeure aussi bas, les chargements pourraient être limités pour l'accès à certains ports.

L'importance de la Voie maritime

La voie maritime du Saint Laurent est un élément important de l'économie nord-américaine. Tous les ans plus de 160 millions de tonnes de cargaison sont transportés sur la voie maritime, contribuant 34,6 milliards de dollars dans l'activité économique et créant 227,000 emplois au Canada et aux États-Unis. Depuis des années, plusieurs soutiennent que le transport maritime est plus écologique que les autres modes de transport.

Une étude récente démontre la véracité de leur argument. Il faut 301 wagons ferroviaires ou 963 camions pour transporter la même quantité qu'un navire sur la même distance. Les navires qui sont maintenant construits avec une plus grande attention aux émissions de carbone et à la consommation de carburant rendront le transport maritime encore plus dominant quant à la protection de l'environnement.

Alors que le moment de retourner au travail à bord des navires, nous voulons rappeler à tous de vérifier la validité de leurs certificats. Tout document ayant une date d'expiration devrait être vérifié alors que Transport Canada exige que les certificats soient en règle.

Profitez d'une excellente saison.



Final Sailing



Voyage final



Thomas Meade

Brother Thomas Meade who joined the S.I.U. on July 16th, 1965 passed away on June 6th, 2012 at age 76. He worked on the Brookdale and his last vessel the Algomarine.

Confrère Thomas Meade qui s'est joint au S.I.U. le 16 juillet 1965 est décédé le 6 juin 2012 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du Brookdale et de son dernier navire le Algomarine.



Orville Riviera

Brother Orville Riviera who joined the S.I.U. on February 3, 1970 passed away on July 12, 2012 at age 80. He worked on the Coverdale and his last vessel the Windoc.

Confrère Orville Riviera qui s'est joint au S.I.U. le 3 février 1970 est décédé le 21 juillet 2012 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Coverdale et de son dernier navire le Windoc.



Robert Jenkins

Brother Robert Jenkins who joined the S.I.U. on August 2nd, 1978 passed away on September 27th, 2012 at age 57. He worked on the Steelcliffe Hall and his last vessel the Radcliffe R. Latimer.

Confrère Robert Jenkins qui s'est joint au S.I.U. le 2 août 1978 est décédé le 27 septembre 2012 à l'âge de 57 ans. Il a travaillé à bord du Steelcliffe Hall et de son dernier navire le Radcliffe R. Latimer.



Jean Jacques Gaudet

Brother Jean Jacques Gaudet who joined the S.I.U. on September 30, 1969 passed away on March 30th, 2012 at age 65. He worked on the J.N. McWatters and his last employer was Océan Remorquage Montréal.

Confrère Jean Jacques Gaudet qui s'est joint au S.I.U. le 30 septembre 1969 est décédé le 30 mars 2012 à l'âge de 65 ans. Il a travaillé à bord du J.N. McWatters et son dernier employeur fut Océan Remorquage Montréal.



Lloyd Pink

Brother Lloyd Pink who joined the S.I.U. on August 30th, 1968 passed away on August 9th, 2012 at age 63. He worked on the Lemoyne and his last vessel the Richelieu.

Confrère Lloyd Pink qui s'est joint au S.I.U. le 30 août 1968 est décédé le 9 août 2012 à l'âge de 63 ans. Il a travaillé à bord du Lemoyne et de son dernier navire le Richelieu.



Michael Mury

Brother Michael Mury who joined the S.I.U. on March 31st, 2003 passed away on October 13th, 2012 at age 51. He worked for Seamanning.

Confrère Michael Mury qui s'est joint au S.I.U. le 31 mars 2003 est décédé le 13 octobre 2012 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé pour Seamanning.



Maurice Didier

Brother Maurice Didier who joined the S.I.U. on July 6, 1979 passed away on June, 26th, 2012 at age 79. He worked on the Fort Lennox and his last vessel the Arctic.

Confrère Maurice Didier qui s'est joint au S.I.U. le 6 juillet 1979 est décédé le 26 juin 2012 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Fort Lennox et de son dernier navire l'Arctic.



Henri Chenard

Brother Henri Chenard who joined the S.I.U. on August 14th, 1952 passed away on July 6, 2012 at age 79. He worked on the Hamildoc and his last vessel the Ferbec.

Confrère Henri Chenard qui s'est joint au S.I.U. le 14 août 1952 est décédé le 6 juillet 2012 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Hamildoc et de son dernier navire le Ferbec.



Bernard Chisholm

Brother Bernard Chisholm who joined the S.I.U. on October 6, 1947 passed away on September 29th, 2012 at age 86. He worked on the Wilkinson and his last vessel the Prairie Harvest.

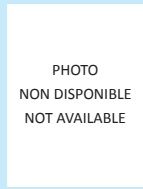
Confrère Bernard Chisholm qui s'est joint au S.I.U. le 6 octobre 1947 est décédé le 29 septembre 2012 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du Wilkinson et de son dernier navire le Prairie Harvest.



Paul Duval

Brother Paul Duval who joined the S.I.U. on April 29th, 1964 passed away on June 26th, 2012 at age 79. He worked on the Heron and his last employer was Dragage F.R.P.D. Ltd.

Confrère Paul Duval qui s'est jointe au S.I.U. le 29 avril 1964 est décédé le 26 juin 2012 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Heron et son dernier employeur fut Dragage F.R.P.D. Ltée.



Evelyn Graham

Sister Evelyn Graham who joined the S.I.U. on April 21st, 2008 passed away on August 1st, 2012 at age 60. She worked on the Thalassa Desgagnés and her last vessel the Pineglen.

Consoeur Evelyn Graham qui s'est jointe au S.I.U. le 21 avril 2008 est décédée le 1 août 2012 à l'âge de 60 ans. Elle a travaillé à bord du Thalassa Desgagnés et de son dernier navire le Pineglen.



David Savoury

Brother David Savoury who joined the S.I.U. on March 1st, 1979 passed away on August 17th, 2011 at age 52. He worked on the Frankcliffe Hall and his last vessel the Halifax.

Confrère David Savoury qui s'est joint au S.I.U. le 1 mars 1979 est décédé le 17 août 2011 à l'âge de 52 ans. Il a travaillé à bord du Frankcliffe Hall et de son dernier navire le Halifax.



Joseph Harvey

Brother Joseph Harvey who joined the S.I.U. on March 16th, 1973 passed away on June 27th, 2012 at age 81. He worked on the Radisson and his last employer was Société des Traversiers du Québec.

Confrère Joseph Harvey qui s'est jointe au S.I.U. le 16 mars 1973 est décédé le 27 juin 2012 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Radisson et son dernier employeur fut Société des Traversiers du Québec.



Michael Joss

Brother Michael Joss who joined the S.I.U. on June 28th, 1951 passed away on August 17, 2012 at age 84. He worked on the Beaverton and his last vessel the Algocen.

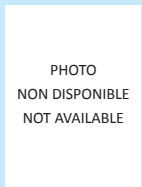
Confrère Michael Joss qui s'est joint au S.I.U. le 28 juin 1951 est décédé le 17 août à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Beaverton et de son dernier navire l'Algocen.



Winfield Tull

Brother Winfield Tull who joined the S.I.U. on June 26th, 1976 passed away on April 27th, 2011 at age 73. He worked on the Doan Transport and his last vessel the Lucien Paquin.

Confrère Winfield Tull qui s'est joint au S.I.U. le 26 juin 1976 est décédé le 27 avril 2011 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé à bord du Doan Transport et de son dernier navire le Lucien Paquin.



David Carew

Brother David Carew who joined the S.I.U. on July 21, 1966 passed away on July 14th, 2012 at age 64. He worked on the Ruth Hindman and his last vessel the Algoway.

Confrère David Carew qui s'est joint au S.I.U. le 21 juillet 1966 est décédé le 14 juillet 2012 à l'âge de 64 ans. Il a travaillé à bord du Ruth Hindman et de son dernier navire le Algoway.



Tali Taner

Brother Tali Taner who joined the S.I.U. on June 1st, 1956 passed away on September 14th, 2012 at age 85. He worked on the Blue River and his last employer was McAllister.

Confrère Tali Taner qui s'est joint au S.I.U. le 1 juin 1956 est décédé le 14 septembre 2012 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Blue River et son dernier employeur fut McAllister.



Richard Lillington

Brother Richard Lillington who joined the S.I.U. on October 16th, 2006 passed away on August 8th, 2012 at age 58. He worked on the Chi-Cheemaun and his last vessel the Mélissa Desgagnés.

Confrère Richard Lillington qui s'est joint au S.I.U. le 16 octobre 2006 est décédé le 8 août 2012 à l'âge de 58 ans. Il a travaillé à bord du Chi-Cheemaun et de son dernier navire le Mélissa Desgagnés.



Edward Woods

Brother Edward Woods who joined the S.I.U. on April 20th, 1972 passed away on June 22, 2012 at age 75. He worked on the J.N. McWatters and his last vessel the Halifax.

Confrère Edward Woods qui s'est joint au S.I.U. le 20 avril 1972 est décédé le 22 juin 2012 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé à bord du J.N. McWatters et de son dernier navire le Halifax.



Thomas Smith

Brother Thomas Smith who joined the S.I.U. on May 29th, 1967 passed away on August 24, 2012 at age 87. He worked on the Donnacona and his last vessel the Algocape.

Confrère Thomas Smith qui s'est joint au S.I.U. le 29 mai 1967 est décédé le 24 août 2012 à l'âge de 87 ans. Il a travaillé à bord du Donnacona et de son dernier navire l'Algocape.



Gilles Gladu

Brother Gilles Gladu who joined the S.I.U. on July 20th, 1990 passed away on June 24th, 2012 at age 63. He worked on the Comeadoc and his last vessel the Algotario.

Confrère Gilles Gladu qui s'est joint au S.I.U. le 20 juillet 1990 est décédé le 24 juin 2012 à l'âge de 63 ans. Il a travaillé à bord du Comeadoc et de son dernier navire l'Algotario.



Final Sailing



Voyage final



Guy Comeau

Brother Guy Comeau who joined the S.I.U. on January 31st, 1973 passed away on December 31st, 2012 at age 60. He worked on the Robert B and his last vessel the Montcliffé Hall.

Confrère Guy Comeau qui s'est joint au S.I.U. le 31 janvier 1973 est décédé le 31 décembre 2012 à l'âge de 60 ans. Il a travaillé à bord du Robert B et de son dernier navire Montcliffé Hall.



Eugene Lamkin

Brother Eugene Lamkin who joined the S.I.U. on March 15th, 1966 passed away on July 16th, 2011 at age 91. He worked on the Salvage Monarch and his last vessel the L'Orme #1.

Confrère Eugene Lamkin qui s'est joint au S.I.U. le 15 mars 1966 est décédé le 16 juillet 2011 à l'âge de 91 ans. Il a travaillé à bord du Salvage Monarch et de son dernier navire L'Orme #1.



Jeffrey Lynch

Brother Jeffrey Lynch who joined the S.I.U. on July 13th, 1970 passed away on October 19th, 2012 at age 79. He worked on the Menihék Lake and his last vessel the Beechglén.

Confrère Jeffrey Lynch qui s'est joint au S.I.U. le 13 juillet 1970 est décédé le 19 octobre 2012 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Menihék Lake et de son dernier navire le Beechglén.



Russell Fred Gillett

Brother Russell Fred Gillett who joined the S.I.U. on July 28th 1977 passed away on February 6th 2013 at age 85. He worked on the Sir James Dunn and his last vessel the Algosound.

Confrère Russell Fred Gillett qui s'est joint au S.I.U. le 28 juillet 1977 est décédé le 6 février 2013 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Sir James Dunn et de son dernier navire l'Algosound.



Edward Graham

Brother Edward Graham who joined the S.I.U. on July 20th, 1956 passed away on November 21st, 2011 at age 75. He worked on the Royalton and his last vessel the Simcoe.

Confrère Edward Graham qui s'est joint au S.I.U. le 20 juillet 1956 est décédé le 21 novembre 2011 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé à bord du Royalton et de son dernier navire le Simcoe.



Matthew Breen

Brother Matthew Breen who joined the S.I.U. on November 1st, 1997 passed away on November 3rd, 2012 at age 56. He worked for Seamaning and his last vessel the Algosteel.

Confrère Matthew Breen qui s'est joint au S.I.U. le 1 novembre 1997 est décédé le 3 novembre 2012 à l'âge de 56 ans. Il a travaillé pour Seamaning et son dernier navire l'Algosteel.



Courtney Grannum

Brother Courtney Grannum who joined the S.I.U. on March 25th, 1988 passed away on December 31st, 2012 at age 72. He worked on the Cartierdoc and his last vessel the Algoeast.

Confrère Courtney Grannum qui s'est joint au S.I.U. le 25 mars 1988 est décédé le 31 décembre 2012 à l'âge de 72 ans. Il a travaillé à bord du Cartierdoc et de son dernier navire l'Algoeast.



Paul Larochelle

Brother Paul Larochelle who joined the S.I.U. on September 29th, 1958 passed away on January 11th, 2012 at age 85. He worked on the Lethbridge and his last vessel the Derrick #3.

Confrère Paul Larochelle qui s'est joint au S.I.U. le 19 septembre 1958 est décédé le 11 janvier 2012 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Lethbridge et de son dernier navire le Derrick #3.



Glenn Barton

Brother Glenn Barton who joined the S.I.U. on May 13th, 1970 passed away on November 8th, 2012 at age 73. He worked on the Fort William and his last vessel the Algoway.

Confrère Glenn Barton qui s'est joint au S.I.U. le 13 mai 1970 est décédé le 8 novembre 2012 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé à bord du Fort William et de son dernier navire l'Algoway.



Robert McCall

Brother Robert McCall who joined the S.I.U. on June 28th, 1978 passed away on January 16th, 2013 at age 76. He worked on the Quedoc and his last vessel the Halifax.

Confrère Robert McCall qui s'est joint au S.I.U. le 28 juin 1978 est décédé le 16 janvier 2013 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du Quedoc et de son dernier navire le Halifax.



Edward Chiasson

Brother Edward Chiasson who joined the S.I.U. on May 30th, 1964 passed away on December 4th, 2011 at age 65. He worked on the Lawrendoc and his last vessel the Radcliffe R. Latimer.

Confrère Edward Chiasson qui s'est joint au S.I.U. le 30 mai 1964 est décédé le 4 décembre 2011 à l'âge de 65 ans. Il a travaillé à bord du Lawrendoc et de son dernier navire le Radcliffe R. Latimer.



Marcel Fugère

Brother Marcel Fugère who joined the S.I.U. on May 28th, 1956 passed away on November 19th, 2012 at age 73. He worked on the Translake and his last vessel the Sprucebranch.

Confrère Marcel Fugère qui s'est joint au S.I.U. le 28 mai 1956 est décédé le 19 novembre 2012 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé à bord du Translake et de son dernier navire le Sprucebranch.



Lionel Dufour

Brother Lionel Dufour who joined the S.I.U. on February 19th, 1975 passed away on January 25th, 2013 at age 74. He worked on the Arsene Simard and his last vessel the CSL Assiniboine.

Confrère Lionel Dufour qui s'est joint au S.I.U. le 19 février 1975 est décédé le 25 janvier 2013 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé à bord du Arsene Simard et de son dernier navire le CSL Assiniboine.



Hildred Hetu

Sister Hildred Hetu who joined the S.I.U. on March 18th, 1964 passed away on March 30th, 2012 at age 91. She worked on the Sir James Dunn and her last vessel the Louis R. Desmarais.

Consoeur Hildred Hetu qui s'est jointe au S.I.U. le 18 mars 1964 est décédée le 30 mars 2012 à l'âge de 91 ans. Elle a travaillé à bord du Sir James Dunn et de son dernier navire le Louis R. Desmarais.



Edward Nadon

Brother Edward Nadon who joined the S.I.U. on September 22nd 1950 passed away on November 7th, 2012 at age 82. He worked on the Prescodoc and his last vessel the Alгоцен.

Confrère Edward Nadon qui s'est joint au S.I.U. le 22 septembre 1950 est décédé le 7 novembre 2012 à l'âge de 82 ans. Il a travaillé à bord du Prescodoc et de son dernier navire l'Alгоцен.



John Gadula

Brother John Gadula who joined the S.I.U. on July 12th, 1971 passed away on January 13th, 2012 at age 62. He worked on the Cape Transport and his last vessel the CSL Assiniboine.

Confrère John Gadula qui s'est joint au S.I.U. le 12 juillet 1971 est décédé le 13 janvier 2012 à l'âge de 62 ans. Il a travaillé à bord du Cape Transport et de son dernier navire le CSL Assiniboine.



Bruce Pardy

Brother Bruce Pardy who joined the S.I.U. on August 30th, 1977 passed away on April 3rd, 2012 at age 75. He worked on the New York News and his last vessel the Algomarine.

Confrère Bruce Pardy qui s'est joint au S.I.U. le 30 août 1977 est décédé le 3 avril 2012 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé à bord du New York News et de son dernier navire l'Algomarine.



Paul Niskanen

Brother Paul Niskanen who joined the S.I.U. on April 18th, 1974 passed away on January 3rd, 2013 at age 78. He worked on the Senator of Canada and his last vessel the St. Laurent.

Confrère Paul Niskanen qui s'est joint au S.I.U. le 18 avril 1974 est décédé le 3 janvier 2013 à l'âge de 78 ans. Il a travaillé à bord du Senator of Canada et de son dernier navire le St. Laurent.



Theresa Coates

Sister Theresa Coates who joined the S.I.U. on February 4th, 1957 passed away on December 29th, 2011 at age 86. She worked on the Canadoc and her last vessel the Black Bay.

Consoeur Theresa Coates qui s'est jointe au S.I.U. le 4 février 1957 est décédée le 29 décembre 2011 à l'âge de 86 ans. Elle a travaillé à bord du Canadoc et de son dernier navire le Black Bay.



Françoise Vézina

Sister Françoise Vézina who joined the S.I.U. on June 21st, 1974 passed away on February 11th, 2012 at age 74. She worked on the Carol Lake and her last vessel the Frontenac.

Consoeur Françoise Vézina qui s'est jointe au S.I.U. le 21 juin 1974 est décédée le 11 février 2012 à l'âge de 74 ans. Elle a travaillé à bord du Carol Lake et de son dernier navire le Frontenac.



Roger Bourgeois

Brother Roger Bourgeois who joined the S.I.U. on June 3rd, 1975 passed away on January 4th, 2013 at age 59. He worked for Coopérative de Transport Maritime et Aérien.

Confrère Roger Bourgeois qui s'est joint au S.I.U. le 3 juin 1975 est décédé le 4 janvier 2013 à l'âge de 59 ans. Il a travaillé pour Coopérative de Transport Maritime et Aérien.



Around the Ports



Autour des Ports



Mireille Arseneau, Patricia Arseneau
- **Amelia Desgagnes**



Alain Marquis- **Maria Desgagnes**



Anne Courtney - **Baie St Paul**



Greg Demydczuk, Matthew Chaulk, Neil Dredge
- **Dorsch**



Lewis Wilson, Ryan Barnes, Jason White
- **Mokami**



Wilfred Bishop, Viktor Linsky, Colin Drake,
Travis Pittman, Raymond Dawe - **Havelstern**



Claudio Uchi - **Algoma Guardian**



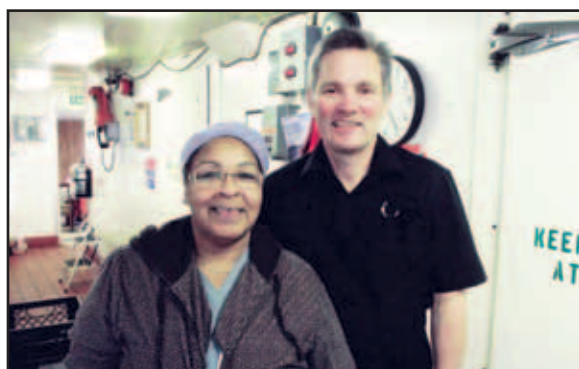
Patrice Lauze - **Vega Desgagnes**



Linda Brunet - **Atlantic Erie**



Pascal Michaud, Olive Ingram
- **Thalassa Desgagnes**



Kathleen Jones, Alex Guard - **Algosteel**



Alicia Anderson



Dave Thorne, Robert McGuire - **CSL Niagara**



Claude Levesque, Dan MacKey - **CSL Niagara**



Shawn Gillard, Curtis White - **Algolake**



Around the Ports

Autour des Ports



Alicea Marini
- CSL Niagara



Pius Scott
- Algoway



Lorne Munden, Ron Bird - CSL Niagara



Saleh Hassan, Bonifacio Seridio - Birchglen



Kristopher Cabrera-Horodyski, Andrew Ramos
- Algoway



Pascual Catapang, Lolito Villar, Miguel Cuenca
- Algoma Discovery



Katherine Coleman, Idella Matheson - Paul Martin



Corey Brown, Harry Lawrence, Andre Coley
- Chi Cheemaun



Cindy Simpson, Roger Harvey, Jeannie Goveia
- Algomarine



Back/Arrière: Roderick Sandiford, John Clowe,
Tom Carpenter- Front-Avant: Gary Scott,
Damien Munden - English River

ON THE WEST COAST – SUR LA CÔTE OUEST



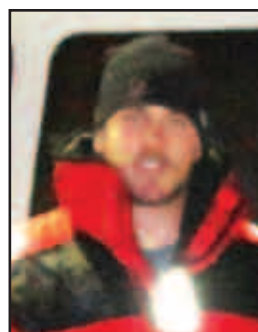
Mike Enever



Malcolm Whitford



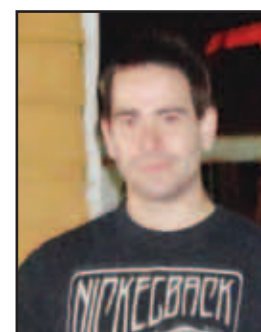
Morgan Crowley



Rob VanBeek



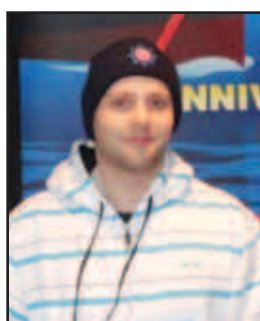
Darrell Myton



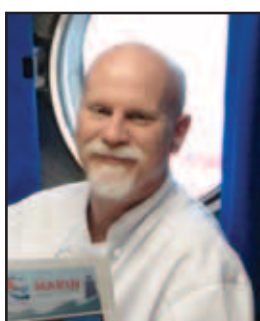
Brett Bennett



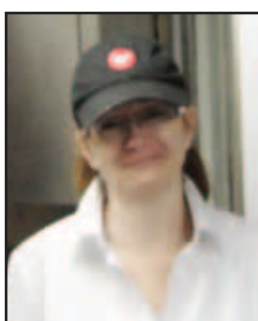
Paul Isserlis



Dan Brahniuk



Glen Steele



Jane Ferguson



Malcolm Whitford, Helen Hill and Mike Enever



Around the Ports

Autour des Ports



Brian Gouthro, Chris Irving, William Peckford
- **Algosar**



Lloyd Hatcher, Blandford Keeping
- **Algoma Discovery**



Gerald Hardy, Jorge Chavez, Lloyd Pink Jr,
Gilbert Hansford, Claude MacDonald - **Algoway**



Romeo D'Souza, Allan Hecker
- **Algoway**



Alex Skinner, Patrick Kennedy - **Peter R. Cresswell**



Vallier Levesque, Alain Tremblay, Herve Dufour,
Allan Leblanc, Cedric Mohammed - **Tim S. Dool**



Benito Golveque, Rodney Harris, Guy Marano,
Dorman Thorne - **Algosteel**



Gregorio Baldoza, Benito Golveque - **Algosteel**



Pascual Catapang, Mike Francis, Miguel Cuenca,
Alex Skinner - **Algoma Discovery**



Phil Fisk, Guy Marano
- **Algosteel**



Lolito Villar, Elvin Mallett, Alex Skinner
- **Algoma Discovery**



John King, Jocelyn Menard - **Radcliffe R. Latimer**



Terry Clark, Dave Chaulk, Nelson Grimard
- **CSL Assiniboine**



Brandon Anderson, Rodney Keeping
- **Algoma Spirit**



Rick Lavallee, Randy Densmore - **Algoma Spirit**



From Port Agents

Les mots des Agents de port



Mike LUCARZ

Plenty of job opportunities

Since last writing, this office has had a steady stream of jobs being dispatched out to FRPD, SFC and Lafarge. The Vancouver office has been holding information sessions for students currently enrolled at the British Columbia Institute of Technology (BCIT) Marine Campus obtaining Bridge Watch Rating Certification. Since the SIU is a National Union and dispatches jobs coast to coast, applicants come to us to obtain one of the many jobs that we are able to provide to Seafarers.

Seaspan Ferries

The Carrier Princess has undergone a major refit at Vancouver Dry dock. Repairs to the vessel included special survey for Lloyds, deck sections replaced and one engine was fully over hauled. There were also upgrades made to the accommodation areas. The vessel was out of service for a total of five (5) weeks and it is expected that this will give the Carrier Princess a long extension for her to remain in service.

Brothers Dan Brahniuk and Noel McKenna are currently enrolled at BCIT Marine Campus in North Vancouver to obtain their Watch Keeping Mates' certification. This is another example of Companies' promoting within their organizations.

Congratulations are in order to Brother Dave Hunter!! Dave and his wife Nancy won big after buying a lottery ticket on a whim when returning some Christmas gifts on December 29, 2012. As they were walking through the mall they passed a lotto kiosk when Dave thought he better get his ticket.

A few days after the draw, Dave checked his ticket but was a bit perturbed that he did not match any numbers on the Lotto 6/49. He then checked the "extra" and noticed he had matched all 4 numbers.

Dave and Nancy were the only extra winner for that draw in BC – meaning he was the sole winner of \$500,000! The odds of winning this are 1 in 3,764,000. As for plans, they don't have too many yet – they only have 2 mortgage payments to go, so the money will go towards a few debts and to help out their son and maybe a trip down south to Mexico for a holiday.

Marine Petrobulk (MPB)

Business at MPB has been about 15 % slower than same time last year. This is due directly to increased competition in marine bunkering. With spring around the corner comes the arrival of the cruise ship season in the Port of Vancouver. From mid-May to mid-October the Port will see 27 different cruise liners and approximately 200 sailings. As MPB is the major player when it comes to delivering bunker fuel to these cruise ships, our membership there will be busy yet again for the coming summer months.

Lafarge

The SIU was contacted by Lafarge in late 2012 for a possible extension to the current CBA. We met with Company officials mid-January 2013 and were informed that the company has been in talks with the Port Authority for the possible approval to haul coal from Fraser Surrey docks to Texada Island. The Company is confident that they will receive the required permits in relation to this. Once approved, coal shipments between the two docks in the first 12 months will be in excess of 2 million tonnes increasing to 4 – 6 million tonnes the following year. As this is a major contract for Lafarge, our members will see increased workload.

Northern Transportation Company Limited (NTCL)

NTCL has been successful in winning the Government of the Northwest Territories (GNWT) Request for Proposal (RFP) process for the supply and delivery of fuel into eight communities located along the Mackenzie River and Western Arctic. Along with this agreement will be the normal deck cargo deliveries out of Hay River and Inuvik to all these and various other destinations. This not only secures NTCL's presence on the River and in the Western Arctic but also gives SIU members / employees confidence for the future.

They have also received a Letter of Interest (LOI) to participate in a major mining operation scheduled to commence their building phase over the course of the next few years. This will be a major source of employment for vessel crews and will continue to provide a sense of stability in NTCL's Northern operation, as well as with our own SIU members employed there.

The SIU will be sending an Official to Hay River again this spring for fit out. As it is a bit early to know which vessels will be sailing this upcoming season, please contact our office for updates in the near future.

Enjoy a good season.

Nombreuses opportunités d'emploi

Depuis la dernière édition, nous avons reçu un flot régulier d'emplois de FRPD, SFC et Lafarge. La salle d'embauche de Vancouver a transmis des renseignements aux étudiants présentement inscrits au campus maritime du British Columbia Institute of Technology (BCIT) pour l'obtention du certificat d'homme de quart à la passerelle. Le SIU étant un syndicat national, les étudiants s'adressent à nous pour se renseigner sur les emplois offerts.

Seaspan Ferries

Le Carrier Princess a subi d'importantes réparations au chantier de Vancouver. Les travaux requis pour l'examen par Lloyd's comprenaient le remplacement de sections du pont, la remise en état d'un moteur ainsi que des travaux dans le quartier de l'équipage. Le navire a été inactif pendant cinq semaines et les travaux effectués prolongeront sans doute sa durée de vie utile.

Nos confrères Dan Brahniuk et Noel McKenna sont actuellement inscrits au campus maritime de BCIT à North Vancouver, pour obtenir leur certificat d'homme de quart à la passerelle. C'est un autre excellent exemple d'une Compagnie qui donne à son personnel l'opportunité d'accéder à des promotions au sein de l'organisation.

Nous félicitons notre confrère Dave Hunter. Dave et son épouse Nancy ont gagné un gros lot après avoir acheté un billet de loterie au hasard alors qu'ils retournaient des cadeaux de Noël le 29 décembre. Alors qu'ils passaient devant le kiosque de lotto, Dave pensa qu'acheter un billet serait une bonne idée. Il fut déçu en premier lieu de n'avoir aucun des numéros gagnants de la Lotto 6/49 mais après avoir vérifié les numéros EXTRA il constata qu'il était l'unique gagnant du montant de 500 000 \$.

La chance de gagner ce lot était de 1 sur 3,764,000. Quant à leurs projets d'avenir, il ne reste que deux versements sur l'hypothèque de leur résidence. Ils projettent d'aider leur fils et de peut-être prendre un congé au Mexique.

Marine Petrobulk

L'activité chez MPB est réduite d'environ 15% par rapport à l'an dernier. C'est dû principalement à une concurrence accrue dans le ravitaillement en combustible des navires. Toutefois, la venue du printemps signifie également l'arrivée des navires de croisière au port de Vancouver. De la mi-mai à la mi-octobre, 27 différents navires de croisière effectueront environ 200 départs. MPB étant le principal fournisseur de pétrole à ces navires, nos confrères à l'emploi de MPB seront très occupés au cours des prochains mois.

Lafarge

La Compagnie Lafarge a communiqué avec nous en fin 2012 afin de discuter de la possibilité de prolonger la convention collective. En janvier, nous avons rencontré des représentants de la compagnie qui nous ont appris que la compagnie discutait avec l'Administration portuaire de la possibilité de transporter du charbon des quais de Fraser Surrey à Texada Island. La Compagnie est confiante d'obtenir les autorisations nécessaires et que les cargaisons de charbon au cours des douze premiers mois seront supérieures à deux millions de tonnes et pourraient atteindre jusqu'à quatre et même six tonnes l'année suivante. Ce projet représente un important contrat pour Lafarge et nos membres feront face à un accroissement de leur charge de travail.

Northern Transportation Company Limited

À la suite du processus de demandes de soumissions lancée par le Gouvernement des Territoires du Nord-ouest, NTCL a réussi à obtenir le contrat pour l'approvisionnement et la livraison de carburant pour les huit collectivités établies le long du fleuve McKenzie et dans l'Arctique de l'ouest. Cette entente comprend également les livraisons normales de cargaisons à partir de Hay River et Inuvik à ces destinations et à quelques autres endroits. Ce projet assure la présence de NTCL dans ces régions de l'Arctique et donne confiance aux membres du SIU pour l'avenir.

La compagnie a également reçu une lettre d'intérêt pour participation dans un important projet minier devant débiter au cours des prochaines années. Ce projet serait une importante source d'emplois pour les équipages et continuera à procurer une stabilité aux activités de NTCL dans l'Arctique ainsi qu'aux membres du SIU qui y travaillent.

Le SIU déléguera un de ses officiels à Hay River pour la reprise des activités au printemps. Il est encore trop tôt pour déterminer quels navires navigueront cette année mais n'hésitez pas à communiquer avec la salle d'embauche un peu plus tard.

Bonne saison et travaillez prudemment.



Patrice CARON

ITF News

In 2012, the ITF Inspector conducted inspections aboard ships berthing in ports located in the provinces of Quebec and Ontario. In all, 110 vessels were inspected and the amount of \$159,754.US was collected in back pay on behalf of crewmembers and paid out to them.

Many requests for repatriation were submitted by crewmembers and they were later granted as a result of interventions by the International Transport Workers Federation.

We are following up discussions with Port Authority Officials in Quebec and Becancourt on the availability of wi-fi connectivity for visiting seafarers. We are currently discussing cost and feasibility issues. This indicates the Port Authorities are very interested in the project providing the installation costs are reasonable.

We had the opportunity to attend meetings with Alliance du St-Laurent and Hamilton Port Council representatives. These meetings show the importance of Union solidarity in tough times.

Following the ratification of the Maritime Labour Convention 2006 by the required number of International Labour Organization member states on August 20, 2012, the Convention will come into force on August 20, 2013. It will provide worldwide ITF inspectors and Port State Control officers a powerful tool to ensure the protection of seafarers. For example, the MLC 2006 provides seafarers with protection and regulations that were not previously included in the International Maritime Organization instruments such as: Employment Agreements, Wages, Social Security programs, Access to medical care, etc. All ship owners will have to follow regulations provided in MLC 2006 and some of them will quickly realize that seafarers are not slaves.

ITF intervention

The highlight of a recent ITF campaign in South Asia was the discovery of a Chinese owned vessel, the Ocean Dream, flagged in Togo and anchored off the port of Laem Chabang in Thailand. Official port records showed the vessel having sailed off on 19th October 2012 but the old rust bucket lies parked some 20 nautical miles away and the Tourist Authority of Thailand (TAT) is using it to do business, offering twice weekly 4 days 3 nights cruise trips in the Gulf of Thailand. The 140 Chinese and Burmese crew members, including 30 young girls, were found to be living illegally on board with expired visas, unpaid wages, dirty accommodations and very small rations of food and water. The ship's safety certificates will expire this week and the new flag registry has yet to send a new certificate on board. No crew contracts or wage accounts were available on board. Interactions with the ITF team led by Jasvinder Singh, ITF South Asia FOC Coordinator, revealed that the crew were scared for their life and safety but refused to complain in writing out of fear, although they provided much information verbally. The ITF Unions are following up on this situation with the help of Thai authorities.

Nouvelles ITF

En 2012, l'inspecteur ITF a effectué des vérifications à bord de navires accostant dans les ports situés au Québec et en Ontario. 110 navires ont donc été examinés et la somme de 159 754 \$ a été recueillie en arrrages de salaire et a été remise aux marins en cause.

Plusieurs demandes de rapatriement ont été faites par des marins et elles ont été accordées à la suite d'intervention de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Nous poursuivons des discussions avec les autorités portuaires des ports de Québec et de Bécancourt sur la disponibilité de connectivité wi-fi pour les marins visitant ces ports. Nous en sommes rendus aux coûts et à la faisabilité du service, ce qui confirme l'intérêt réel des autorités du port à la condition que les coûts soient raisonnables.

Nous avons eu l'opportunité d'assister à des rencontres avec des représentants de l'Alliance du St-Laurent et du Conseil du Port de Hamilton. Ces rencontres ont fourni de bons exemples de la solidarité syndicale lors de périodes difficiles.

À la suite de la ratification de la Convention du travail maritime 2006 par le nombre requis d'états membres de l'Organisation mondiale du travail le 20 août 2012, la Convention entrera en vigueur le 20 août 2013. Elle procurera aux inspecteurs de l'ITF et aux responsables du contrôle par l'État du port un outil précieux afin d'assurer la protection des marins. À titre d'exemples, MLC 2006 procure aux marins la protection et la réglementation qui n'étaient pas comprises dans les ressources de l'Organisation maritime internationale telles que : Conventions de travail, Programmes relatifs aux salaires et à la sécurité sociale et aux soins médicaux, etc. Tous les armateurs devront suivre les règlements prévus par MLC 2006 et certains d'entre eux réaliseront rapidement que les marins ne sont pas des esclaves.

Le point saillant d'une récente campagne de l'ITF dans l'Asie du Sud fut la découverte d'un navire chinois sous registre de Togo et à l'ancre dans le port de Laem Chabang en Thaïlande. Les dossiers du port indiquaient que le navire avait quitté le 19 octobre 2012 mais le vieux rafiote est toujours là et est exploité par l'Autorité touristique de la Thaïlande pour des croisières de 4 jours trois nuits dans le golfe de Thaïlande. Les 140 membres d'équipage proviennent de la Chine et de Birmanie, incluant 30 jeunes filles, vivent illégalement avec des visas périmés, sans salaire, dans la malpropreté et avec peu de provisions de nourritures et d'eau potable. Le certificat de navigabilité vient à expiration cette semaine et le nouveau registre n'a pas encore transmis le nouveau certificat. Aucun contrat de travail et aucun registre de salaire n'était à bord. L'intervention de l'équipe ITF dirigée par Jasvinder Singh, Coordonateur ITF pour les navires FOC de l'Asie du Sud a révélé que l'équipage était effrayé et refusait de procurer un document écrit,

se limitant à un rapport verbal sur les événements. Les syndicats de l'ITF font le suivi de cette intervention avec l'aide des autorités de la Thaïlande.



March 2013 Mars



ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES CONTRAT NO.: 40051129

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

UNION OFFICES / BUREAUX DU SYNDICAT

Headquarters / Quartiers Généraux
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.3667
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. John's, NL, A1C 5P3
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.0399
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:
Retrouvez nous sur :



www.seafarers.ca