

THE CANADIAN
Sailor

Seafarers' International Union of Canada



Syndicat International des Marins Canadiens

LE

Marin
CANADIEN

CANADIAN
PUBLICATION
MAIL

CONTRACT NO.:
40051129

Vol. 60 No. 2

June / Juin
2014

SIU members at a high profile training center

Membres du SIU à un centre de formation de haute performance

SIU members had opportunities to get instructions and training from a team of professional and highly skilled instructors

Les membres du SIU ont bénéficié d'instructions et de formation d'une équipe d'instructeurs professionnels et hautement qualifiés





LA SOLIDARITÉ DE NOS MEMBRES PRÉVAUDRA

Ce n'est pas un secret qu'au Canada, le nombre de travailleurs non syndiqués est plus élevé que le nombre de travailleurs syndiqués ou représentés par un syndicat. J'ai vu des statistiques qui indiquent que la représentation syndicale est inférieure à 30%, le plus bas taux depuis 1965, un pourcentage ahurissant en ce qui a trait à la main d'œuvre.

Avec de telles statistiques, vous seriez portés à croire que les syndicats travaillent au recrutement de travailleurs non syndiqués. Non seulement afin d'augmenter la puissance des syndicats dans la représentation de la population en général, mais également afin d'augmenter nos revendications auprès du gouvernement et permettre à la classe moyenne de réussir dans toutes les industries. Malheureusement, je dois admettre que des représentants du mouvement ouvrier sont devenus paresseux et se laissent détourner de l'essentiel. Il semble que certains syndicats jugent qu'il est plus facile de marauder des syndiqués et d'abandonner leurs « confrères et consœurs » que de faire un effort afin d'aider les travailleurs non syndiqués. Je présume qu'il est plus facile pour eux de viser ce groupe.

Nous avons été ciblés dans le passé et nous avons toujours tenté de maintenir la paix dans le mouvement syndical en n'attaquant pas d'autres unités, même lorsqu'ils nous attaquaient!!

Je suis peiné d'admettre que cette époque tire à sa fin. Nous ne pouvons être inactifs et voir nos membres, de bons travailleurs, être floués à accepter un produit qui ne convient pas à leurs besoins. Nous négocions les meilleures conventions de l'industrie maritime pour nos membres et nous sommes le plus important et le meilleur syndicat maritime au Canada. Nous ne laisserons aucun syndicat, quel qu'il soit, tenter de vous convaincre qu'ils en savent plus que vous. Ils ne comprennent pas et ils sont incapables d'évoluer dans l'industrie maritime. Ils vous racontent un tas de sornettes qui peuvent sembler extraordinaires mais qui en toute réalité sont des faussetés.

Nous vous défendrons et défendrons l'industrie lorsqu'il s'agit de représentation. Nous lutterons et nous nous imposerons à titre de meilleur syndicat maritime au Canada, celui qui a l'expertise pour veiller sur vous et votre famille pendant longtemps, comme nous l'avons toujours fait.

Je me demande souvent si le mouvement ouvrier accepte vraiment de tels comportements. Sommes-nous égoïstes au point de nous voler l'un l'autre alors que nous devrions unir nos efforts afin d'améliorer la qualité de vie de nos concitoyens ? Avons-nous rejoint les monstres d'entreprises avec qui nous luttons tous les jours afin d'obtenir quelques miettes pour nos membres ? Qu'est-il arrivé des mots « solidarité, fraternité, camaraderie ? »

Nous ne cherchons pas querelle avec d'autres syndicats mais nous ne les laisserons pas détruire notre industrie. Nous ne travaillons pas dans des usines ou des ateliers. Un conseil à ceux qui pensent nous connaître. Vous faites erreur! Notre force a toujours été notre solidarité et notre fierté d'être marins. Nous nous comprenons, nous avons navigué ensemble et nous avons fait le travail.

Nous ne recherchons pas et ne voulons pas savoir comment vous agissez à terre. Toutefois, nous savons exactement comment nous comporter en mer!!

Élection provinciale en Ontario

Les membres qui résident en Ontario iront aux urnes sous peu et nous espérons qu'ils se souviendront des politiques de Tim Hudak, leader conservateur en Ontario, au moment de déposer leur bulletin de vote.

Tim Hudak ne cache pas sa haine envers les travailleurs syndiqués et son affection pour la législation du droit au travail telle que celle imposée dans des états américains comme le Michigan.

M. Hudak dépouillerait les droits de la classe moyenne de l'Ontario en mettant en vigueur des politiques qui réduiraient les salaires ainsi que les avantages sociaux et créeraient une province qui favoriserait des emplois à des salaires inférieurs pour les emplois de l'industrie des services. Il a ouvertement dit qu'il licencierait 100 000 travailleurs de l'Ontario presque immédiatement, incluant

des professeurs qui sont responsables de l'éducation de nos enfants.

Ce n'est pas cet homme que nous souhaitons avoir à la direction de l'Ontario. Nous voulons en Ontario, avoir un leader qui offre un bon avenir aux personnes que nous aimons, et non un mercenaire qui se limite à satisfaire les grandes corporations et qui tourne le dos à la classe moyenne.

Assurez-vous d'aller voter ! Et votez **NON** à Tim Hudak !

Travailleurs étrangers temporaires

Dans la dernière édition du Marin canadien, nous avons rapporté que nous examinions la question des travailleurs étrangers temporaires dans l'industrie maritime.

Au cours d'une récente rencontre avec Transport Canada, nous avons appris qu'ils projettent de modifier la Loi sur la Marine marchande du Canada et de permettre à des marins étrangers temporaires de travailler à bord de navires enregistrés au Canada et transigeant dans la navigation commerciale du Canada. Il n'est pas exagéré de dire que c'est un outrage. Transport Canada prétend qu'il y a une pénurie d'officiers canadiens mais ils laissent entendre également qu'une telle mesure est simplement une obligation afin de satisfaire les accords internationaux. Au lieu de répondre à cette pénurie en proposant de nouvelles initiatives de formation pour des Canadiens, nous avons l'impression que leur unique solution est d'importer des travailleurs étrangers.

Ce programme serait en dehors du cadre normal du Programme des travailleurs étrangers, un programme qui a été un désastre monumental et qui est la cible de poursuites judiciaires. Il serait dirigé par Transport et j'ose dire qu'il deviendrait un plus grand désastre.

Nous ne pouvons pas le dire assez fort. NOUS SOMMES OPPOSÉS À TOUT PROGRAMME QUI PERMETTRAIT À DES OUVRIERS ÉTRANGERS DE TRAVAILLER À BORD DE NAVIRES SOUS PAVILLON CANADIEN. POINT À LA LIGNE !!!!!

J'irai même plus loin et le dirai maintenant et bien haut! Si on permet à un marin non canadien de remplacer un Canadien à bord d'un des navires avec équipage du SIU, il en résultera comme conséquence, des conflits de travail et un chambardement économique au sein de la communauté maritime canadienne.

Formation

Après un programme de formation très réussi l'hiver dernier au Centre Paul Hall à Piney Point au Maryland nous travaillons avec nos confrères et consœurs américains afin de mettre en marche aussitôt que possible, un cours pour préposé au tunnel. Nous en sommes présentement au stage de la planification et tout porte à croire que nous aurons un programme à deux volets afin de préparer le préposé au tunnel aux devoirs du Chef préposé au tunnel et également un programme au niveau d'entrée pour ceux qui veulent décrocher un emploi.

Algoma et CSL assistent à des réunions tenues à Piney Point avec American Steamship Lines et Keystone. Travaillant tous ensemble, nous pouvons préparer un excellent cours et poursuivre notre engagement à l'industrie maritime.

Piney Point est un centre de formation de premier ordre en Amérique du Nord qui offre tout ce qu'un marin peut désirer. Non seulement les cours de formation sont de la plus haute qualité, les installations sont étonnantes pour le logement et la récréation entre les classes. Ce qui est particulièrement impressionnant est que ce centre de formation est axé sur des marins et adapté à notre mode de vie. Les heures de repas, les salles de classe, tout nous convient.

Nous sommes toujours, et je dis toujours en raison de la bureaucratie, en discussion avec des officiels de Transport Canada (TC) afin d'obtenir leur reconnaissance de certains cours. Nous les avons rencontrés et nous croyons que tout sera réglé dès que la documentation et le processus auront été complétés. Il serait souhaitable que les officiels de TC se rendent à l'école car je ne crois pas qu'ils réalisent le professionnalisme et les installations de première qualité offerts par le centre de formation de Piney Point.



Le mot du Président

OUR MEMBERS' SOLIDARITY SHALL PREVAIL

It is no secret that across Canada the number of Non Union workers, the unorganized, is a higher percentage than those who belong to and are represented by a trade union. I have seen figures that say Union representation is below 30%, the lowest rate since 1965. In terms of workforce this is a staggering number.

With numbers like this you would think that Unions should be busy organizing the unorganized. This would not only increase the power of Unions to represent the general population, but also increase our voice within government and give the middle class the chance for success in every industry.

Unfortunately I have to say that some of the Labor movement has gotten lazy and sidetracked. It seems that some Unions feel it is easier to raid existing members from their "Brothers and Sisters" than to make the effort to assist the non-union workers. I would have to guess that it is easier for them to target this group.

We have been the targets of some of this over the past and we have always tried to maintain peace within the Union movement by not raiding other units, even when they were raiding us!!

I am saddened to report that this day is coming to an end. We cannot sit back and watch our hard working members be swindled into buying something that just isn't a good product. We negotiate the best contracts in the Maritime Industry for our members and we are the biggest and best Maritime Union in Canada. We will not allow any union, regardless of whom they are, to come in and try to convince you that they know better. They simply don't understand, nor are they able to navigate the Maritime Industry. They sell you a load of horseshit that may sound great, but it always proves false.

We will be standing up for you, and our industry as a whole, when it comes to representation. We will be fighting back, and we will be asserting ourselves as the top Maritime Union in Canada, the one with the expertise to look after you and your families for the long haul, just as we have always done.

I often ask myself, is this what the Union movement has come down to? Are we that selfish that we would steal from each other when we should be banding together to make peoples lives better? Have we fallen into the gutter along with the corporate monsters that we fight everyday for some scraps for our members? What has happened to the words "solidarity, brotherhood, comrades?"

We don't pick fights with other labor unions but we certainly will not sit back and let them destroy your industry. We don't work in factories, or on shop floors. A word of advice to those who think they know us. You don't! Our strength has always been our common bond as Seafarers. We understand each other, we have all been onboard the ship and done the job. We don't need or want your advice on how you do it ashore. We already know exactly how to do it at Sea!!

Ontario Provincial Election

Members living in Ontario are heading to the polls shortly and we hope they keep in mind the policy of Ontario Conservative leader Tim Hudak when casting the ballot.

Tim Hudak has made no bones about his hate for Union Members, and his love for Right to Work legislation such as that imposed in US States such as Michigan.

Mr. Hudak would strip the rights of Ontario's middle class by implementing policies that would lower wages, lower benefits and create a province that

would rely on low wage service industry jobs. He has openly said he would layoff 100k Ontario workers almost immediately, among them TEACHERS who are in charge of educating our children.

This is not a man we want to run Ontario. We want an Ontario that offers a future for our loved ones, one that is fair and does not cater to large corporations while turning its back on the middle class.

Make sure you get out and vote! And vote **NO** to Tim Hudak!

Temporary Foreign Workers

In the last edition of the Sailor we reported that we were looking into the issue of Temporary Foreign Workers into the Maritime Industry.

During a recent meeting with Transport Canada it was revealed to us that they have plans to change the Canadian Shipping act and allow Temporary Foreign Seafarers into Canada to work on Canadian Flag vessels engaged in Canadian trade. To say this is an outrage would be an understatement. Transport is saying that there is a shortage of Canadian officers but they also hint at this being simply something they have to do in order to satisfy international agreements. Instead of addressing any perceived shortage by proposing new training initiatives for Canadians it seems they think the answer is bringing in Foreign Workers.

Now this program would be outside of the normal Foreign Worker Program, which we all know was a huge disaster and is now the focus of legal action, it would be managed by Transport and I dare to say that would be even a bigger disaster.

We cannot say it loud enough. **WE ARE OPPOSED TO ANY PROGRAM THAT WOULD SEE FOREIGN WORKERS ALLOWED ON CANADIAN FLAG VESSELS, PERIOD END OF SENTENCE!!!!**

I will go ahead and say it now! If one non Canadian Seafarer is allowed to replace a Canadian onboard one of the SIU manned vessels it will result in labor unrest and economic turmoil within the Canadian maritime community.

Training

After a very successful winter training program at the Paul Hall Center in Piney Point Maryland, we are working with our American Brothers and Sisters to start a Tunnelman course as soon as possible. Although in the early stages of planning it looks like a two-tiered program to prepare existing tunnelman for Head Tunnelman duties and also an entry-level program for those wanting to snag a job.

Algoma and CSL are both attending the meetings in Piney Point along with American Steamship Lines and Keystone. With all of us working together we can put on a great course and continue our commitment to the Maritime Industry.

Piney Point is the premier facility for training in North America offering everything a Seafarer could ask for. Not only are the courses top notch, but also the facility itself is amazing for accommodation and recreation between classes. One of the things that impress us most is that this training facility is geared toward Mariners and it suits our life style. From meal hours to classrooms to the library it is our kind of place.

We are still, and I say still because of the bureaucracy, dealing with Transport over having certain courses recognized by TC. We have met with them and we think that we have it figured out once all the paper work and processes are complete. It would serve TC well to go and have a look at the school, as I really don't think they understand just what a professional and first class facility it really is.



From the Executive Vice-President

Patrice CARON

Le mot du Vice-Président exécutif



More jobs on the horizon

President Jim Given mentioned in the recent edition of the Canadian Sailor that the last few months proved to be very favorable for the maritime industry in Canada as well as for SIU members. Now that conditions on our waterways are almost normal, some recent events lead us to expect that in addition to more new ships equipped with state of the art technology that were recently added to the fleets of Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine, Groupe Desgagnés and other companies under contract with the SIU, more new ships will foster the creation of more jobs for SIU members.

We recently met representatives of two companies who informed us of important projects that could provide as many as 80 new jobs to SIU members. Petroleum and chemical product tankers would transport petroleum products between Montreal and St-Romuald. These projects are still in the preliminary stages of development and there are obviously many hurdles to be crossed, including guarantees that these jobs will meet regulations in effect.

Politicians are paying more attention to the maritime industry

The maritime sector is increasingly drawing the attention of politicians. Last March, Philippe Couillard, leader of the Liberal party of Quebec stressed the importance of the St-Lawrence River and of the St. Lawrence Seaway for the economic development of Quebec and Canada. Mr. Couillard stressed that these waterways are giving Quebec and Eastern Canada provinces a unique competitive advantage by facilitating access to the global maritime trade. Now that he has been elected Premier of Quebec, it will be interesting to see the measures Philippe Couillard and his government will put in place to support the maritime shipping industry and to create new jobs for SIU members.

In its edition of May 14th, The Montreal Gazette reported the measures announced by Federal Transport Minister Lisa Raitt to strengthen its oil-spill response plan. The Minister said: "With these changes, Canada will have the most robust and comprehensive liability and compensation system for spills anywhere in the world. We want to make sure that if there is a spill, that it is not the Canadian taxpayer, that it is the polluter who pays at the end of the day." Taxpayers will welcome the Minister's statement because the transportation of petroleum draws the attention of Canadian taxpayers due to the fact many foreign ships transport petroleum products in Canadian waters.

The Canadian fleet and the Seafarers' Training Institute

The major improvements brought to the Canadian fleet over the last few years and the other ships, which will be added during the next few months, place the fleet of ships under Canadian registry at the forefront of the maritime industry. It is important to emphasize that most of these ships are owned and operated by Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine. These companies have made important contributions in the financing and the presentation of training courses by the Seafarers' Training Institute of the SIU.

The participating companies and the administrators of the Seafarers' Training Institute are currently preparing the curriculum of the courses that will be presented next winter at the Harry Lundeberg School of Seamanship in Piney Point.

We recommend to members wanting to improve their qualifications and thereby have better opportunities of getting jobs to talk to a Union Representative in one of our Hiring Halls.

On the Canadian legislative scene

The SIU pays attention to government bills that come from the House of Commons and we make known our opposition to certain amendments the federal cabinet wants to bring to the Canada Shipping Act. These amendments endanger the fundamental rights that ships registered in Canada have on all maritime transport and commercial activity between Canadian ports. These rights are enshrined in the Canadian Coasting Trade Act.

We note that the federal government makes representations to international agencies, at the request of ship-owners who are unable to hire and retain licensed and qualified sailors. The government acts under the pretence that these amendments to the Law will allow cadets as well as licensed sailors to have better opportunities to get jobs aboard deep sea ships and thus increase their qualifications. The SIU is completely opposed to this argument.

There are presently in Canada enough licensed and qualified sailors to meet the needs of the industry. Should maritime companies create new employment opportunities, governments have the responsibility to create training programs and ensure adequate financing for such programs. Presently, the Canadian government benefits from the benevolent co-operation of companies such as Algoma Central Marine and Canada Steamship Lines and makes them pay for the presentation of training programs.

Foreigners apply for exemptions

Over the past few years, many demands for exemption to the Canadian Coasting Trade Act have been filed by foreign ship-owners in order to operate in our country ships registered under foreign flag, often under the cover of flag of convenience registry. When such demands are brought to our attention, we file our opposition and the majority of these exemptions are turned down. In addition to our determination to protect the Canadian maritime industry, we oppose these requests because most of the ships involved in these requests are sub-standard ships operated by foreign sailors who very often do not have the necessary qualifications to ensure the safety of the Canadian population and the protection of our lakes and rivers. Most importantly, in all cases, ships registered under Canadian Registry and operated by Canadian officers and crewmembers are available to meet the demand.

We have on several occasions in the pages of the Canadian Sailor, featured reports from inspectors of the International Transport Workers Federation (ITF) illustrating the sub-standard conditions that exist on most ships involved in these demands and the shameful working and living conditions prevailing aboard these vessels. In many cases, sailors are not being paid the wages agreed to when they boarded the vessel.

Throughout its history, Canada has maintained a maritime tradition, in times of peace and times of war. We only have to open our history books and notice the valiant efforts of Canadian sailors and soldiers when international conflicts in Europe resulted in the first and the second world wars. It is important to remember that after the second world war, the fleet of ships registered in Canada was the fifth largest in the world. Sailors have contributed largely to the development of the Canadian economy and the importance of our country on the world scene. This is why we are not willing to abandon the rights our ancestors fought for and we are determined to maintain all our efforts.

The SIU has been in the middle of all fights carried out in order to promote the career of Canadian sailors and the impact they have on the Canadian society. By facilitating the access to training courses and while fighting with all our resources to protect the rights Canadian sailors have acquired. We have fought and will fight even more in order to prevent unqualified workers working aboard sub-standard ships from stealing our jobs.



Le mot du Vice-Président exécutif

Encore plus d'emplois à l'horizon

Président Jim Given a mentionné dans la récente édition du *Marin Canadien* que les derniers mois se sont avérés très favorables pour l'industrie maritime au Canada ainsi que pour les membres du SIU. Maintenant que la navigation est normale, des événements récents nous permettent de prévoir qu'en plus des nouveaux navires à la fine pointe de la technologie qui ont été ajoutés aux flottes de Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine, Groupe Desgagnés et autres compagnies sous contrat avec le SIU, d'autres nouveaux navires favoriseront la création d'emplois pour les membres du SIU.

Nous avons rencontré récemment les représentants de deux compagnies qui nous ont fait part de projets d'envergure qui pourraient procurer environ 80 nouveaux emplois à des membres du SIU. Des navires-citernes seraient mis en service pour le transport de produits pétroliers entre Montréal et St-Romuald. Ces projets sont encore au stade préliminaire et il reste de nombreuses étapes à franchir, incluant l'assurance que ces emplois respectent toutes les normes en vigueur.

Les politiciens portent attention

Le secteur maritime attire de plus en plus l'attention des politiciens. En mars dernier, Philippe Couillard, leader du Parti libéral du Québec soulignait l'importance du fleuve St-Laurent et de la Voie maritime pour l'économie du Québec et du Canada et que ces voies d'eau procuraient au Québec un avantage concurrentiel unique en facilitant l'accès au commerce maritime mondial. Maintenant qu'il a été élu Premier ministre du Québec, il sera intéressant de voir quelles mesures Philippe Couillard et son gouvernement adopteront afin de favoriser le transport maritime et créer de nouveaux emplois pour les membres du SIU.

Dans son édition du 14 mai, *The Gazette* de Montréal rapportait les mesures annoncées par la Ministre fédérale du Transport Lisa Raitt afin de renforcer les plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Le programme a pour but de responsabiliser les pollueurs afin qu'ils paient les dommages causés en cas de déversement, et non les contribuables. Ceux-ci accueilleront favorablement ces mesures alors que le transport de produits pétroliers retient l'attention et que de nombreux navires étrangers transportent des produits pétroliers en eaux canadiennes.

La flotte canadienne et l'Institut de formation des marins

Les améliorations importantes qui ont été apportées à la flotte canadienne depuis les dernières années et les nombreux autres navires qui seront ajoutés au cours des prochains mois placent la flotte de navires sous registre canadien à l'avant-garde de l'industrie maritime. Il est important de souligner que ces navires sont exploités par les compagnies Canada Steamship Lines et Algoma Central Marine qui depuis de nombreuses années participent au financement et à la présentation de cours de formation par l'Institut de formation des marins du SIU.

Les compagnies participantes et les administrateurs de l'Institut de formation des marins préparent le curriculum des cours qui seront présentés l'hiver prochain à l'École de matelotage Harry Lundeborg à Piney Point.

Nous recommandons aux membres désireux d'améliorer leurs compétences et d'avoir de meilleures opportunités d'obtenir des emplois de se renseigner auprès des représentants du Syndicat dans l'une de nos salles d'embauche.

Sur la scène législative au Canada

Le SIU demeure attentif aux projets de loi proposés par les gouvernements et nous avons fait connaître notre opposition à certains amendements que l'on veut apporter à la Loi sur la Marine marchande du Canada. Ces amendements

mettent en danger le droit fondamental que détiennent les navires enregistrés au Canada sur le transport et toute activité commerciale entre les ports canadiens. Ces droits sont enchâssés dans la Loi sur le cabotage en eaux canadiennes.

Nous constatons que le gouvernement fédéral fait d'importantes représentations auprès d'organismes internationaux, à la demande d'armateurs qui sont incapables d'embaucher et de retenir à leur emploi des marins brevetés et compétents. Le gouvernement utilise le prétexte que les amendements à la Loi permettront à des cadets ainsi qu'à des marins brevetés d'obtenir de meilleures opportunités d'emploi en haute mer et ainsi d'accroître leurs qualifications. La position du SIU est totalement opposée à cet argument.

Le Canada a présentement le nombre de marins compétents et qualifiés pour répondre à la demande. Advenant que les compagnies maritimes créent de nouvelles opportunités d'emploi, le gouvernement a la responsabilité de créer des programmes de formation et d'en assurer le financement. Le gouvernement canadien profite présentement de la bienveillante coopération de compagnies telles qu'Algoma Central Marine et Canada Steamship Lines qui assurent la présentation de cours de formation.

Des armateurs étrangers demandent des exemptions

Au cours des dernières années, de nombreuses demandes d'exemption ont été déposées par des armateurs étrangers afin d'exploiter en eaux canadiennes des navires sous pavillon étranger, souvent sous le couvert de pavillon de complaisance. Nous avons toujours protesté et déposé notre opposition à ces demandes d'exemption et la majorité des exemptions ont été refusées. En plus de notre détermination à protéger l'industrie maritime canadienne, nous nous opposons à ces demandes car une forte proportion des navires qui sont considérés dans ces demandes sont des navires inférieurs aux normes modernes et sont exploités par des marins étrangers qui bien souvent n'ont pas les compétences nécessaires pour assurer la protection de la population canadienne ainsi que la qualité de nos lacs et rivières. Plus important, dans tous les cas, des navires sous registre canadien et exploités par des officiers et des équipages canadiens sont disponibles pour répondre à la demande.

Nous avons à maintes reprises, dans les pages du *Marin Canadien*, présenté les rapports des inspecteurs de la Fédération internationale des ouvriers du transport illustrant les failles découvertes à bord de plusieurs de ces navires et le mauvais traitement réservé aux marins qui dans bien des cas n'ont pas les compétences requises.

Tout au long de son histoire, le Canada a maintenu sa tradition maritime, en temps de paix et en temps de guerre. Il suffit d'ouvrir nos livres d'histoire et de constater les vaillants efforts de marins et de soldats canadiens lors des conflits internationaux de la première et de la deuxième guerre mondiale. Il faut également souligner qu'à la suite de la deuxième guerre mondiale, la flotte de navires enregistrés au Canada occupait le cinquième rang à l'échelle mondiale. Les marins canadiens ont contribué grandement au développement de la flotte maritime au Canada et à l'essor de notre pays sur la scène mondiale. Nous ne sommes pas disposés à laisser les droits que nos prédécesseurs ont acquis chèrement et nous sommes déterminés à maintenir tous nos efforts.

Le SIU a été au cœur de toutes les luttes menées afin de mettre en valeur les marins canadiens. En facilitant l'accès à des cours de formation et en luttant de toutes nos forces pour protéger les droits que les marins canadiens ont acquis. Nous avons lutté et lutterons encore plus afin d'empêcher que des marins incompetents travaillant à bord de navires inférieurs aux normes modernes volent nos emplois.



From the Secretary-Treasurer

Catina SICOLI



Le mot de la Secrétaire-Trésorière

Records Department

We are pleased to share that the upgrade to our systems is going very well! As we continue to improve our systems and ensure that all information is up-to-date, our Port Agents have been boarding ships with applications to be filled and have been taking pictures when necessary.

As always, please ensure to advise the Records Department of any change to your file, such as change of address, retirement of book, etc. Having up-to-date information allows us to better serve you, our members.

Please do not hesitate to contact us if you have any questions, we are always ready and happy to assist you.

Thanking each and every one of you for your patience during this process.

HAVE YOU OR ARE YOU ABOUT TO CHANGE ADDRESS ?

This is the time of the year when many members change home address, phone number, email address, etc. This information is very important and is kept in the strictest confidence. In other words, your personal information is not released to anyone other than government officials duly authorized to obtain such information.

PLEASE NOTE ANY PERSONAL INFORMATION ABOUT YOU OR ANY SIU MEMBER IS TREATED WITH MAXIMUM CONFIDENTIALITY. ANYONE HAVING ACCESS TO OR ABLE TO RELEASE YOUR PERSONAL INFORMATION WILL BE PROSECUTED TO THE FULL EXTENT OF THE LAW.

Please complete the following reply form with the required information, including the effective date of the change. If you have added or changed email addresses, please provide the new information.

If the changes are to take effect at a later date, please indicate the effective date of the change.

Please make a note to advise the Records Department in the future, of any changes in your personal information.

Nouvelles du Service des dossiers

Nous avons le plaisir de vous faire part que la mise à niveau de nos services informatiques se poursuit à la satisfaction de tous et afin d'assurer que tous nos dossiers sont à jour, nos agents de port montent à bord afin de compléter des formulaires de renseignements et au besoin, prendre des photos.

Veuillez vous assurer dans l'avenir de notifier le Service des dossiers de tout changement à vos renseignements personnels tels que changement d'adresse, retrait de livret, etc. Avoir des renseignements à jour, nous permet de mieux vous servir.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour tout renseignement; il nous est toujours agréable de vous aider.

Nous vous remercions, tous et chacun d'entre vous, pour votre patience durant ce processus.

AVEZ-VOUS OU PROJETEZ-VOUS CHANGER VOTRE ADRESSE ?

C'est le temps de l'année où plusieurs membres changent d'adresse, numéro de téléphone, adresse courriel ou autres. Ces renseignements sont importants et demeurent strictement confidentiels. En d'autres mots, vos renseignements personnels ne sont pas transmis à quiconque à l'exception de représentants du gouvernement autorisés à obtenir ces renseignements.

VEUILLEZ NOTER QUE TOUT RENSEIGNEMENT PERSONNEL À VOTRE ÉGARD OU À L'ÉGARD DE TOUT AUTRE MEMBRE DU SYNDICAT SONT CONSERVÉS DANS LA PLUS STRICTE CONFIDENTIALITÉ. TOUTE PERSONNE AYANT ACCÈS À OU DIVULGUANT DE TELS RENSEIGNEMENTS PERSONNELS SERA POURSUIVIE SELON TOUTE LA RIGUEUR DE LA LOI.

Veuillez remplir le coupon-réponse qui suit et donner les renseignements requis, incluant la date du changement. Si vous avez obtenu ou modifié votre adresse courriel, veuillez nous en aviser.

Si ces changements doivent avoir lieu plus tard, veuillez indiquer la date d'entrée en vigueur.

Veuillez dans l'avenir aviser le Service des dossiers de tout changement de vos renseignements personnels.



ARE YOU MOVING?

Please complete this change-of-address notice



DÉMÉNAGEZ-VOUS ?

Veuillez remplir cet avis de changement d'adresse

Your membership number
Votre numéro de membre

Date of move
Date du déménagement

Name / Nom

Last name / Nom de famille

First name / Prénom

New address
Nouvelle adresse

Number and street / Numéro et rue

Apt. / App

City / Ville

Province

Postal code / Code postal

New home phone
Nouv. téléphone

e-mail
courriel



Actualité

ITF

Negotiations to amend the Maritime Labour Convention 2006 are now concluded at the International Labor Organization (the ILO) in Geneva and most proposed amendments were ratified. The objective for representatives of seafarers, governments and ship-owners was to conclude an agreement on the proposals covering new articles on the financial guarantees in the event of ship abandonment, in case of death and/or accident aboard ship. The amendments should be in effect at the end of 2016.

With regard to negotiations of the International Bargaining Forum, in spite of several difficulties, some progress was made and we hope to conclude an agreement by mid-June 2014.

A message from Vincent Giannopoulos, former Montreal Dispatcher, who is now ITF Inspector

Since taking on the role of the International Transport Workers Federation Inspector for the Montreal, Great Lakes, and St Lawrence regions, I have been assigned the task of inspecting Flag of Convenience (FOC) vessels transiting our ports and our waters. A ship is deemed a FOC (Flag of convenience) vessel when its owner registers it in a country other than the country of ownership. Some companies use this strategy to avoid paying fair wages and good working and living conditions as well as enforcing security standards.

Following an International Maritime Organization convention, the Maritime Labour Convention 2006 has been ratified and officially enforced since last year. Dubbed the "Seafarers Bill of Rights", the MLC 2006 is our leverage against the substandard shipping conditions that millions of seafarers worldwide face every single day.

Canada has the honor of being responsible for the first ever MLC2006 detention in the world, further reinforcing the principle that our country will not tolerate substandard shipping conditions.

The slogan for the current FOC campaign is "Nowhere to Hide", and I look forward to continuing the great work accomplished by my predecessors.

I WANT TO RECEIVE THE VIRTUAL CANADIAN SAILOR INSTEAD OF THE HARD COPY

This is the time of the year when many members have requested to receive the virtual copy of the Canadian Sailor, instead of a hard copy, in the future. You are then able to carry it around on your personal computer, iPad or iPod. This is a good idea and will eventually become the standard practice as many newspapers want to save trees and reduce paper waste.

If you desire to receive the virtual copy of the Canadian Sailor instead of the paper copy, please fill in the following information form and in the future, you will receive the virtual Canadian Sailor instead of a hard copy.

Name: _____
(Surname / Family name)

Address: _____
(Number / Street)

(Town / Province / Postal code)

Phone number: _____
(Area code – Number)

Email address: _____

ITF

Les négociations afin d'amender la Convention du travail maritime 2006 sont maintenant conclues au Bureau International du Travail (BIT) à Genève et la plupart des amendements proposés ont été acceptés. Il s'agissait pour les représentants des gens de mer, des gouvernements et des armateurs de conclure une entente sur les propositions qui touchent principalement de nouveaux articles sur les garanties financières en cas d'abandon de navire et de cas de décès et/ou d'accident à bord. Les amendements devraient être en vigueur à la fin de 2016. Quand aux négociations du International Bargaining Forum (IBF), malgré plusieurs difficultés, des progrès ont été accomplis et nous croyons conclure une entente à la mi-juin 2014.

Un message de Vincent Giannopoulos, précédemment répartiteur à Montréal et qui est maintenant inspecteur pour l'ITF :

À la suite de ma nomination à titre d'inspecteur de la Fédération internationale des ouvriers du transport pour les régions de Montréal, des Grands Lacs et du fleuve St. Laurent, on m'a confié la responsabilité de faire les inspections sur les navires enregistrés sous pavillon de complaisance (FOC). Un navire est considéré être un navire FOC lorsqu'il est sous un pavillon différent du pays d'origine. Des compagnies agissent ainsi afin d'éviter de payer des salaires équitables et d'offrir de bonnes conditions de vie et de travail tout en minimisant les normes de sécurité à bord.

À la suite d'une réunion générale de l'Organisation Internationale du Travail, la Convention du travail maritime 2006 a été ratifiée et est en vigueur depuis l'an dernier. Qualifiée la «Déclaration des droits des marins», la MLC 2006 est notre moyen de contrer les conditions de travail en mer inférieures aux normes auxquelles des millions de marins à l'échelle mondiale font face tous les jours.

Le Canada a eu l'honneur de faire la première détention MLC2006 au monde et renforcer le principe que notre pays ne tolérera jamais des conditions de vie inférieures à bord des navires.

Le slogan pour la campagne à l'intention des FOC est « Aucun endroit où se cacher » et j'ai hâte de poursuivre l'excellent travail accompli par mes prédécesseurs.

JE DÉSIRE RECEVOIR LA VERSION EN LIGNE DU MARIN CANADIEN PLUTÔT QUE LA VERSION PAPIER

Plusieurs membres préfèrent recevoir la version en ligne (virtuelle) du Marin Canadien au lieu de la version papier. Vous pouvez alors l'avoir à votre portée sur votre ordi, iPad ou iPod. C'est un bon choix qui deviendra sans doute généralisé alors que de nombreux journaux désirent réduire la consommation de papier et épargner des arbres.

Si vous souhaitez recevoir la version en ligne (virtuelle) du Marin Canadien au lieu de la version papier, veuillez compléter le coupon qui suit et nous le retourner. Dans l'avenir, vous recevrez la version en ligne (virtuelle) au lieu de la copie papier.

Nom : _____
(Prénom – Nom de famille)

Adresse : _____
(Numéro / Rue)

(Ville / Province / Code postal)

Numéro de téléphone : _____
(Code régional – Numéro)

Adresse courriel : _____



From the Vice-President

Mike GIVEN

Le mot du Vice-Président



Difficult start of the navigation season

The spring fit out of 2014 will go down as one of the toughest in years. The ships may have fit out but they were going nowhere fast. Shipping came to a near stop as heavy ice required ships to be escorted in convoys led by ice breakers. Several ships were damaged as they attempted to get through the ice to deliver cargoes. Even the car ferry Chi-Cheemaun had to delay the start of their season, which isn't until the first week of May, because heavy ice had been blown into Georgian Bay.

Ongoing negotiations with Owen Sound and Pelee Island Navigation

Negotiations are ongoing with Owen Sound Transportation as multiple meetings have been held in an attempt to come to an agreement. Unfortunately little progress has been made. The Company continues to ask for cuts to manning while refusing any increase to wages and benefits. The SIU members employed at OSTC have made reasonable requests for fair increases and have made it clear that they will not settle for anything less. We expect a hard battle with the Company but if we stand together we will get what we deserve.

Initial meetings have also taken place to exchange proposals with Pelee Island Transportation. Once we have had the opportunity to fully review the Company's position we will meet with the crew to discuss our next move.

Upcoming negotiations with Algoma Tankers and Fettes Transportation

As I reported in the last edition of the Canadian Sailor we are ready for negotiations with Algoma Tankers. We have had difficulty setting dates as we want to have members of the negotiating committee present during all meetings. It appears now that negotiations should begin in mid May and continue in June. Members will be notified of the dates once they are confirmed.

We will also, soon begin negotiations with Fettes Transportation for members employed on the tug Sea Eagle II. Proposals are being prepared and will be reviewed with the members prior to the start of negotiations.

Stakeholders can voice opinions at CMAC meetings

We recently attended the National Canadian Marine Advisory Council meetings in Ottawa. National CMAC meetings are held twice per year and give stakeholders the opportunity to voice their concerns regarding issues affecting the marine industry. Subjects such as hours of rest, certification, training, marine medicals and marine security are always hot topics. In addition information was provided for training and certification of seafarers on board ships that are operating in polar waters and for ships using gases and other low flash point fuels. These are all subjects that affect SIU members and you can be assured that the SIU will continue to make sure your voice is heard in this forum.

Ontario Provincial election is most important for all workers

The Ontario Provincial election set for June 12th is the most important issue facing Ontario, and all Canadian workers in recent memory. The Ontario Conservative party and its leader, Tim Hudak, have made no secret of their hate for Unions. If the Conservatives are elected you can expect labor laws to be gutted and "Right to Work" legislation enacted. All this type of legislation does is lower wages and benefits, reduce workplace safety and replace the working class with the working poor. All Ontario workers, whether Unionized or not, must work together to ensure that Tim Hudak's conservative party does not get elected. Ask your local candidates where they stand on these issues and make sure they understand that an attack on labor is an attack on the working class and if they want your vote they better represent your interests.

For regular updates on issues that affect you, follow us on Twitter and Facebook.

Safe sailing.



Greg Locking, Norm Kinslow, Kelly Keeping, Elmer Reboja



Jimmy Phillips, John Lowe, William Peckford

**Come celebrate Day of the Seafarer
June 25th – Starting at 4 PM – Thorold Hiring Hall**



Le mot du Vice-Président

Difficile début de la saison de navigation

Nous nous souviendrons longtemps de la reprise des activités en 2014. Les navires étaient prêts mais ils ne pouvaient naviguer. La navigation a été presque interrompue et il devint nécessaire d'organiser des convois escortés de brise-glaces. Plusieurs navires furent endommagés alors qu'ils tentaient de livrer leurs cargaisons. Le traversier Chi-Cheemaun a été dans l'obligation de retarder son début de saison jusqu'à la première semaine de mai en raison des glaces épaisses sur la Baie Georgienne.

Les négociations se poursuivent avec Owen Sound et Pelee Island Transportation

Les négociations se poursuivent avec Owen Sound Transportation et plusieurs rencontres ont eu lieu afin d'en venir à un accord. Malheureusement, peu de progrès a été fait. La Compagnie continue à demander des réductions de personnel mais refuse d'augmenter les salaires et les avantages sociaux. Les membres du SIU à l'emploi de OSTC ont fait des demandes raisonnables afin d'obtenir des augmentations équitables et ils n'accepteront pas moins. Nous prévoyons une lutte difficile avec cette Compagnie mais en conservant notre solidarité, nous sommes confiants d'obtenir ce que nous méritons.

Des réunions ont également été tenues avec Pelee Island Transportation. Dès que nous aurons eu l'opportunité de réviser les offres de la Compagnie, nous rencontrerons les membres d'équipage afin d'établir notre stratégie.

Négociations à venir avec Algoma Tankers et Fettes Transportation

Nous avons mentionné dans la dernière édition du Marin Canadien que nous sommes prêts à négocier avec Algoma Tankers. Nous avons eu des difficultés à déterminer des réunions car nous souhaitons avoir des membres du comité de négociation présents au cours de toutes les réunions. Tout indique que les négociations débiteront à la mi-mai et se poursuivront en juin. Les membres seront avisés des dates dès qu'elles auront été confirmées.

Nous entreprendrons également des négociations avec Fettes Transportation pour les membres à l'emploi du remorqueur Sea Eagle II. Les propositions sont en préparation et seront révisées avec les membres avant le début des négociations.

Les réunions du CCMC

nous permettent d'émettre notre opinion

Nous avons participé récemment aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) tenues à Ottawa. Ces réunions sont tenues deux fois par an et donnent aux participants l'occasion d'exprimer leurs préoccupations sur des questions reliées à l'industrie maritime. Des sujets tels que les heures de repos, la certification, la formation, l'émission des certificats médicaux et la sécurité maritime sont importants pour tous. De plus, des renseignements sont offerts sur la formation et la certification des marins à bord des navires exploités dans l'Arctique, utilisant des gaz ou des essences à faible point d'éclair. Ces sujets affectent les membres du SIU et vous pouvez être assurés que le SIU continuera à assurer que vos points de vue sont exprimés lors de ces rencontres.

Importante élection pour les travailleurs en Ontario

L'élection provinciale en Ontario prévue pour le 12 juin est d'une extrême importance pour tous les travailleurs du Canada et de l'Ontario. Le Parti conservateur de l'Ontario et son chef, Tim Hudak, ne cachent pas leur haine pour les syndicats. Si les conservateurs sont élus vous pouvez prévoir que les lois ouvrières seront chambardées et que les lois du droit au travail seront adoptées. Ces lois ne favorisent que la réduction des salaires, des avantages des travailleurs et de la sécurité en milieu de travail ainsi que le remplacement de la classe ouvrière par des personnes sans expérience. Tous les travailleurs de l'Ontario, qu'ils soient syndiqués ou non, doivent unir leurs efforts afin d'assurer que le Parti conservateur de Tim Hudak n'est pas élu. Demandez aux candidats dans votre région ce qu'ils pensent de ces questions et assurez-vous qu'ils comprennent qu'une attaque contre le milieu ouvrier est une attaque contre les travailleurs et que s'ils veulent avoir votre vote ils doivent protéger vos intérêts.

Pour des mises à jour régulières sur les questions qui affectent votre avenir, suivez-nous sur Twitter et Facebook.

Bonne saison et travaillez prudemment.



Josh Sanders, Shannon Harvey, Gary Harvey, Jamie Keeping



Scott Mackey, Stephanie McHenry, Ron Matthews, Paul MacDonald, Chris Javien

Venez célébrer la Journée des gens de mer 25 juin – À compter de 16 h – Salle d'embauche de Thorold



From the Vice-President

Micheline MORIN

Le mot de la Vice-Présidente



Québec General Election

The recent Québec provincial election resulted in the ousting of the Parti Québécois and gave the Québec Liberal Party a majority government. It is probably safe to say that their robust Maritime Policy won them a lot of votes from the industry. If they are able to deliver what their campaign promised, the maritime industry in Québec will flourish and this will trickle to rest of Canada. We look forward to actually seeing if and when this policy pans out.

In April 2014, President James Given, Catina Sicoli, and myself along with company representatives Daryl Faleiro from V.Ships Canada Inc. and Graham Lindfield from Algoma Central Marine attended the school in Piney Point, Maryland, to meet with our American brothers and sisters concerning an upcoming Head Tunnelman Course. The course will be geared toward tunnelmen looking to move up to the position of Head Tunnelman and will cover all aspects of the job on various types of vessels as well as old and new technology. Another unique training opportunity for SIU members.

The SIU and STI are still working on an ongoing basis on trying to get some of our courses recognized by Transport Canada.

The SIU will most likely be putting on a delegate's course this coming winter. Those delegates who wish to obtain such training should signal their interest to their Area Vice-President.

Negotiations and Ratifications

We recently met with members from Océan Remorquage Montréal pilots as well as Océan Remorquage Trois Rivières to review proposals. Negotiations will be underway by the time this issue of the Sailor goes to press.

The tentative agreement reached with V.Ships Canada Inc. for the Arca was duly ratified by a majority of members. The members aboard the fuelling barge now have the benefit of a new two year contract. My regards to the crew of the Arca.

In March 2014, SIU members from COGEMA and Navigation des basques units ratified their respective collective agreements - a job well done by Québec Port Agent, Sister Gabrielle Gagné. Negotiations with Océan Remorquage Québec and the Industries Océan shipyard are still ongoing and others are set to begin with Qualité Services Océan and Services alimentaires Monchâteau.

Congratulations to Captain Gaston Bourgeois

Recently, long time loyal member Captain Gaston Bourgeois celebrated 25 years of service with the Port of Montreal, and will soon celebrate some 42 years as a SIU member. He and his colleagues at the Port of Montreal have fought and won several battles over the years. An albeit small group, but SIU Strong. We salute his fellow SIU members and co-workers Pierre Vézina and Stéphane Gamelin, and extend our heartfelt congratulations to our own Captain Bourgeois.



Gaston Bourgeois, Micheline Morin

Élection générale du Québec

La récente élection provinciale du Québec a eu comme conséquence d'évincer le Parti Québécois et a donné au Québec un gouvernement majoritaire du Parti libéral. Il est probablement sûr de dire que leur politique maritime robuste leur a gagné beaucoup de votes de l'industrie. S'ils peuvent livrer ce que leur campagne a promis, l'industrie maritime au Québec s'épanouira et rejoindra le reste du Canada. Nous attendons avec intérêt de voir réellement si et quand cette politique se réalisera.

En avril 2014, Président James Given, Catina Sicoli, et moi-même avec des représentants de compagnies Daryl Faleiro de V.Ships Canada Inc. et Graham Lindfield de Algoma Central Marine sommes allés à l'école de matelotage à Piney Point, Maryland afin de rencontrer nos consœurs et confrères américains au sujet d'un cours prochain de Chef préposé au tunnel. Le cours sera adapté aux besoins des préposés au tunnel espérant accéder au poste de Chef préposé au tunnel et couvrira tous les aspects de ce poste sur divers types de navires ainsi que l'ancienne et la nouvelle technologie. Une autre opportunité unique de formation pour les membres du SIU.

Le SIU et l'IFM travaillent de façon continue afin de faire reconnaître ces cours par Transport Canada.

Le SIU organisera très probablement l'hiver prochain un cours de délégué. Les délégués qui souhaitent obtenir une telle formation devraient communiquer leur intérêt à leur vice-président régional.

Négociations et ratifications

Nous avons récemment rencontré des membres qui occupent le poste de pilote à l'emploi d'Océan Remorquage Montréal et d'Océan Remorquage Trois-Rivières afin de réviser les propositions. Les négociations seront amorcées lorsque cette édition du Marin Canadien sera sous presses.

L'entente de principe conclue avec V.Ships Canada Inc. pour l'Arca a été dûment ratifiée par une majorité des membres. Les membres à bord de la barge de ravitaillement en carburant profitent maintenant d'un nouveau contrat de deux ans. Mes salutations à l'équipage de l'Arca.

En mars 2014, les membres du SIU à l'emploi de COGEMA et de Navigation des Basques ont ratifié leurs conventions collectives respectives - un travail bien fait de l'agente du port de Québec, consœur Gabrielle Gagné. Les négociations avec Océan Remorquage Québec et le chantier maritime d'Océan Industries se poursuivent et d'autres sont sur le point de débiter avec Qualité Services Océan et Services alimentaires Monchâteau.

Félicitations au Capitaine Gaston Bourgeois

Récemment, Capitaine Gaston Bourgeois, un membre de longue date, a célébré 25 années de service avec le Port de Montréal et célébrera bientôt 42 ans à titre de membre du SIU. Confrère Bourgeois et ses collègues au Port de Montréal ont lutté et gagné plusieurs batailles au cours des années. Un groupe bien que restreint, mais dévoué au SIU. Nous saluons ses confrères, membres du SIU Pierre Vézina et Stéphane Gamelin et offrons nos sincères félicitations à notre confrère Capitaine Bourgeois.



From the Medical Plan Administrator

Lyne LEBLANC

Le mot de l'Administratrice du Régime médical



Provincial Medicare Coverage

It is important that all members and their dependents be covered by their provincial medicare plan.

If an eligible member or dependant requires medical treatment and is not covered under a provincial medicare plan, physician's fees and other expenses normally covered under a provincial medicare plan (other than hospital benefits payable subject to the rules and regulations) will not be reimbursed by the Medical Plan.

If an eligible member or dependent requires medical treatment in another Canadian province, physician's fees and other medical expenses must be submitted to his provincial medicare plan for reimbursement. Should the provincial medicare plan not pay the full amount, the Medical Plan will cover the difference, subject to the rules and regulations, upon receipt of proof of the amount paid by the provincial medicare plan.

Be vigilant with renewal dates and coverage procedures to ensure that your coverage does not lapse. Information regarding provincial medicare plans can be obtained at www.servicecanada.gc.ca - Health Cards.

Safe sailing!

Medical Plan Administrator and staff welcome members looking for additional information about their plan

Couverture de l'Assurance-maladie des provinces

Il est important que tous les membres et leurs personnes à charge soient couverts par leur régime provincial d'assurance-maladie.

Si un membre ou une personne à charge admissible nécessite un traitement médical et n'est pas couvert en vertu d'un régime provincial d'assurance-maladie, les honoraires du médecin et autres frais normalement couverts en vertu d'un régime provincial d'assurance-maladie (autres que les prestations payables en cas d'hospitalisation sous réserve des règles et règlements) ne seront pas remboursés par le Régime Médical.

Si un membre ou une personne à charge admissible nécessite un traitement médical dans une autre province canadienne, les honoraires du médecin et autres frais médicaux doivent être soumis à son régime provincial d'assurance-maladie pour remboursement. Si le régime provincial d'assurance-maladie ne paye pas le plein montant, le Régime Médical couvrira la différence, sous réserve des règles et des règlements, sur réception d'une preuve du montant payé par le régime provincial d'assurance-maladie.

Soyez vigilant sur les dates de renouvellement et les procédures de couverture afin d'assurer que votre couverture ne cesse pas. Les renseignements concernant les régimes provinciaux d'assurance-maladie peuvent être obtenus à www.servicecanada.gc.ca - Cartes de Santé.

Naviguez prudemment !

L'administratrice et le personnel du Régime médical accueillent les membres désireux d'obtenir de plus amples renseignements



Medical Plan Administrator Lyne LeBlanc and member Dave Parent
Lyne LeBlanc, administratrice du Régime médical et membre Dave Parent



Member Jesus Rosimo is welcomed by Medical Plan personnel Trina Brayton and Cathy Hand as well as Plan Administrator Lyne LeBlanc.
Membre Jesus Rosimo est accueilli par le personnel du Régime médical Trina Brayton et Cathy Hand ainsi que l'Administratrice du Régime Lyne LeBlanc.

June 2014 Juin



SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129

UNION OFFICES / BUREAUX DU SYNDICAT

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

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

**Newfoundland /
Terre-Neuve**
Charles Etienne Aubry
1601 Station C, St. Johns,
NFLD A1C 5P3
Tél 514.931.7859
Fax 514.931.3667
suofcanada@seafarers.ca

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

Thorold
Paul MacDonald
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



Le mot de l'Institut de formation des marins



**Mechanical Assistant Graduates –
Diplômés du cours de mécanicien adjoint**

Back/Arrière : Ron Elgie, Agerico Rosario, Nestor Guira
Front/Avant : Miguel Cuenca, Tyler Leech, Blair Taylor
Missing from photo/Absent de la photo : Daniel Acom



**Seamanship Course Graduates –
Diplômés du cours de matelotage**

Back/Arrière: Alisa Lacaria, Donovan Farrell, Don Ceci, Alex Guard
Front/Avant: Robert Lemoine, Mike Hayes, Marc Martin

**Welding
Course
Graduates –
Diplômés
du cours
de soudage**

Back/Arrière:
Greg Wells,
Hector Guzman Paluyo,
Garry Carter,
Shaun Hackett,
Randy Meade,
Dean Bobbett

Front/Avant:
Larry Dunits,
Mark Austin,
Emmanuel Quansah,
Lonnie Boudreau,
Dan Courteau





Le mot de l'Institut de formation des marins

Able Seaman Course Graduates – Diplômés du cours de matelot qualifié

Back/Arrière:
Murdock Hatcher,
Vincent Harvey,
Nolan Wells,
Mark Sidlacan

Front/Avant:
Mike Francis,
Daniel Billard,
Vernon Munden,
Garland Fudge



Chief Cook Course Graduates – Diplômés du cours de chef cuisinier

Back/Arrière:
Tyrone Bruce,
Janet Gates,
Robin Reid,
Leonore Doucette

Front/Avant:
Ray Eaton,
Tiffany Carey,
Christine Crossan,
Joanne Nash





Le mot de l'Institut de formation des marins

The Paul Hall Center for Maritime Training and Education was founded in 1967 in Brooklyn, New York as the Seafarers' Harry Lundeberg School of Seamanship. It was later moved to the 60-acre lot at the confluence of the Potomac River and St. George's Creek and was then renamed after former SIU President Paul Hall.

Prior to the opening of the Paul Hall Center, SIU maintained training facilities at five different ports. In 1966, the Union bought the Piney Point site and it features a number of buildings, including:

The Joseph Sacco Fire Fighting and Safety School

The Seafarers Harry Lundeberg School of Seamanship

The Thomas B. Crowley Sr. Education Center

The Paul Hall Library and Maritime Museum

The Romeo Lupinacci Culinary Lab

In 1978, SIU entered into an agreement with Charles County Community College of Maryland which allows participants to earn an Associates of Arts degree. In 1993 the Maryland Higher Education Commission authorized the college program to change its degree award to an Associate of Applied Science degree and a certificate program in Maritime Technology.

Following are some of the courses available at the Paul Hall Center and they illustrate the variety of the programmes offered by the Center's professional, highly trained instructors. Thanks to the wide variety of programs, training can vary based on the needs of each participant:

Some of the courses offered

Deck Upgrading Courses: Specially Trained Ordinary Seaman; Able Seaman; Advanced Fire Fighting; Fundamental Concepts of Navigation; Cargo Handling; Basic Shiphandling and Control Systems.

Engine Department Courses: Basic Motor Plant Operations; Basic Electricity; Basic Refrigeration and Heating, Ventilation and Air Conditioning; Welding.



Steward Department Courses: Food service sanitation; Techniques of cookery applied to fish, seafood, poultry, meat, soup and vegetables.

Other Upgrading and Specialty Courses : Welding; Fire Fighting and First Aid Courses; First Aid/CPR; Oil Spill Prevention; Oil Spill Response; Hazmat (Hazardous Materials) Specialist; Basic Safety Training (STCW); and many others.

Seafarers' Maritime Institute Trustees and the participating companies are presently setting the training program that will be offered over the coming months. In addition to the programs offered in the past, an upgrading course will be offered to tunnelmen wanting to upgrade to the Head Tunnelman position and a new course will be offered to seafarers wanting to familiarize with the tunnelman position.

Another course is being created to help members wanting to hold the important position of Union Delegate aboard their vessel or at their place of work.





Le mot de l'Institut de formation des marins



Le Centre Paul Hall pour la formation et l'éducation maritimes a été fondé en 1967 à Brooklyn, New York et porta alors le nom de Harry Lundeborg School of Seamanship (École de matelotage). Plus tard, la Centre a été déplacé sur un lot de 60 acres au confluent du fleuve Potomac et du ruisseau St. George et reçut le nom de Paul Hall Center, en l'honneur de l'ancien Président du SIU.

Avant l'ouverture du Paul Hall Center, le SIU exploitait des centres de formation dans cinq différents ports. En 1966, le Syndicat a fait l'acquisition du site de Piney Point qui comprend cinq bâtiments :

L'école de lutte contre les incendies et de sécurité Joseph Sacco

L'école Harry Lundeborg School of Seamanship

Le centre d'éducation Thomas B. Crowley Sr.

La bibliothèque et le musée maritime Paul Hall

Le laboratoire culinaire Romeo Lupinacci

En 1978, le SIU a conclu un accord avec le Charles County Community College of Maryland qui permet aux participants de mériter un diplôme d'associé ès arts. En 1993, le Maryland Higher Education Commission a autorisé que le programme du Collège soit changé en un diplôme d'associé en arts appliqué un programme de certificat en technologie maritime.

Voici quelques cours qui sont disponibles au Centre Paul Hall et qui démontrent la variété des programmes offerts par les instructeurs professionnels et hautement qualifiés. Grâce à cette grande variété, la formation peut être adaptée selon les besoins de chaque participant :

Certains cours offerts

Cours de perfectionnement sur le pont : Matelot ordinaire particulièrement qualifié; Marin qualifié; Cours avancé de lutte contre les incendies; Concepts fondamentaux de la navigation; Manutention de cargaison; manœuvre de base et systèmes de contrôle d'un navire.

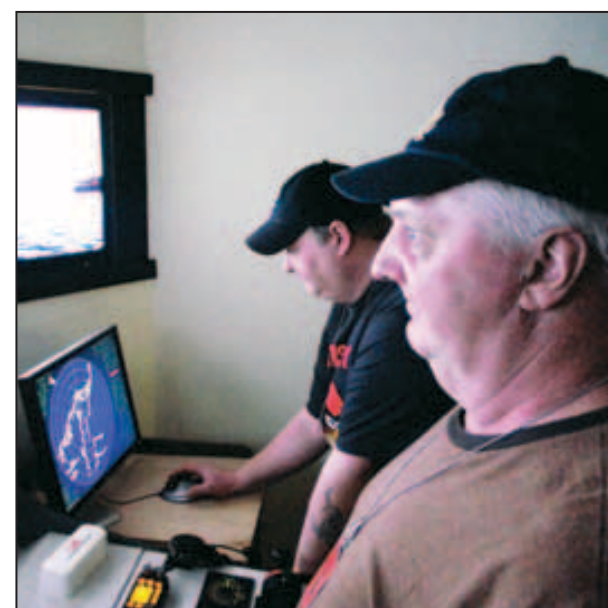
Cours de la salle des machines: Opérations de base d'usine de moteur ; Électricité de base ; Réfrigération et chauffage de base, ventilation et climatisation; Soudage.

Cours au commissariat : Hygiène des services alimentaires; Techniques de cuisson appliquées aux poissons, fruits de mer, volaille, viande, soupe et légumes.

Autres de perfectionnement et de spécialité : Soudage ; Cours de lutte contre les incendies et de premiers secours ; Cours de premiers soins et réanimation ; Prévention et intervention en cas de déversement d'hydrocarbures ; Spécialiste en présence de matières dangereuses ; Formation de base en matière de sécurité (la STCW) ; et de nombreux autres.

Les administrateurs et les compagnies participantes de l'Institut de formation des marins préparent le programme qui sera offert dans les prochains mois. En plus des programmes offerts dans le passé, un cours est à l'intention des préposés au tunnel voulant devenir chef préposé et un nouveau cours sera offert aux marins voulant se familiariser avec la position de préposé au tunnel.

Un autre cours est créé à l'intention des membres voulant occuper l'important poste de Délégué du syndicat à bord de leur navire ou à leur lieu de travail.





Pauline Hopkins, Yacine Toumi



Mitchell Cook



James Bryan, Bruno Lemay



Doris Poulin, Marine Restoueix,
Manon Vallerand



Richard Andrea, Tony Morgan, Clayton Vardy, Calvin Chaulk, Glen Harvey, Clyde Grandy, Rex Harvey



Bonifacio Seridio, Markku Parkkari, Santiago Ayuban, Elwyn Nomil, Antonio Irorita , Carl Tremblay



Danny Hatcher, Derrick Hatcher, Anne Courtney, Agerico Rosario



Henry Courtney, Jacques Paradis, Ruby Niere



Loran Knee, Justin Morgan, Mark Careen



Raymond Tobin, Boyd Norman



Irving Parsons, Richard Hinks



Jocelyn Menard, Larry Meade, Charles Roy-Legault, James Martin, Saleh Hassan



Donald Doyle, Gerald Stokes



Samuel Potter, Garfield Giles



Calvin Croucher, Bernard Grandy



Charles-Etienne Aubry, François Brochu



Autour des Ports



Fabian Lefrense, Danny Robinson, Jean-Philippe Demers, Nicholas Basplay, Alvin Albarracin



Stephane Gamelin, Gaston Bourgeois, Pierre Vezina



Francis Desrochers, Christopher Chaulk, Efen Licuanan



Bill Arcand



Christina Zappettella



Dan MacInnis



Don Senanayake



Francisco Sussi



Jeremy Ashby



Juven Lagrido



Ken Carlson



Matt McGoldrick



Mike Siedlecki



Mike McCann



Owen Omipon



Robert Juneau



Rylan McKimm



Captain Steve Oldale and Wes Toye



Chris Sullivan



Richard Kelland, Robert Eckmier, Josh Sanders, Tony Carter, Anthony Munden



Anthony Munden, Belinda Provencher, Cheryl Hobley



Roderick Sandiford, Pat Searles, Rupert Bond



Don Gouthro, Graham Green



Ralph Hardy, Lee Laffin, Reginald Piercey, Chris Parker, Glenda Peattie



James Houghton, Lawrence MacMullin



Etienne Poirier, Jowie Poblete, Michael Ampig



Ray Eaton, Roberto Francisco



Jacques Hebert, Daniel Moreau



Conrad Fournier, Luc Soucy, Gilles Pelletier



Rémy Laliberté, Stéphane Lauze, Steve Bonsaint



Shaun Hackett, Terry Clarke, Dave Chaulk, Nelson Grimard, Don McArthur



Willoughby Harvey, Robert Nystedt, Maurice Deslauriers



Gary Fullerton, Archibald White, Shawn Leonard, Dante Pascual



Chris Paquette, Archibald White



Alan Leblanc, Jerome Bishop



Bev Brown, Paul MacDonald, Fred Gagne



Les King, Kerry Savoury, Jeremy Pope, Rodney Harris, Terry Anderson



Gary Harvey, Jamie Keeping, Shannon Harvey



Autour des Ports



Norton Munden, Rupert Bond, Frank Sampson, Calvin Chaulk



Lolito Villar, Russell Sullivan, Michel Boucher, Elvin Mallett



Chris King, Dean Bobbett



Dietz Solondz, Chris King, George Harvey



Elvin Mallett, Blanford Keeping



Brandon Anderson, Fred Gagne, Peter Mogl-Maclean, Denis Vanden Eyden, Roel Acierto, Gerald Guimond



Tom Carpenter, Tyrone Bruce



Alan Leblanc, Valier Levesque, Mark Sidlican, Alain Tremblay, David Avila



Richard Bateman, Darren Munden, Charles Barter, Garland Hardy



John Cummings, Colin Caines, James MacNeil, Brent Walters, William McCormick, Herold Caines, Melton Keeping, Jerome Keeping



Paul MacDonald, Herman Keeping



From the Port Agent

Mike LUCARZ



Le mot de l'Agent de port

On the West Coast

Harken Towing

Log towing for the company continues to be steady and forecasts are this should continue. Ship loading at Fraser Surrey dock also continues to keep several members busy so far this year.

The Rose Mackenzie had a complete refit done late in 2013. A new main engine, twin disc gear, gensets, Key Power hydraulic bow thrusters were all installed. These upgrades have given the vessel a much extended life and she has been in full operation since. The complete refit of the Harken 9 is getting closer to completion. A new wheelhouse, new Cummings KT19 engines, overhauled gears, new genset and a new 4-station power command helm controls have been installed. The vessel has also been completely rewired. The Harken 8 has been brought out of the water for extensive hull and deck work repairs. The nozzle will be rebuilt and an overhauled main engine will be put back in.

The training program that was revised over the winter is fully active and currently has 6 prospective new members training. Harken towing is in their 66th year of operation and the future for one of the premier company's on the West Coast looks extremely bright.

NTCL

As reported in the last Sailor the company will be operating 5 vessels to start the season. Projected dates for the vessels to depart Hay River are as follows, Kelly O- June 15, Edgar K- June 20, Nanakput- July 12, Henry C- July 20 and the Vic Ingram in late July. The Kakisa should be in the water around mid-May to start things off.

It's time for members working at NTCL to start thinking about what proposed changes they would like to see in their current collective agreement as it will expire at the end of this year. A proposal package will be provided to members for their convenience when a union official makes a trip to Hay River this spring. If you did not receive one please contact one of your union delegates or the SIU Vancouver office. All proposals will be collected at the end of the season. If you are interested in joining the negotiating team please contact us.

Valley

Notice to bargain has been sent out to the company for renewal of the collective agreement. A union official will be down to speak and gather any proposals in the coming months. Alternatively you can contact the office to discuss bargaining proposals.

Marine PetroBulk

The members have been fairly busy bunkering ships in the Port this year and with the cruise ship season almost here it looks like another prosperous year for everyone. From spring to fall MPB will be supplying fuel to the Princess, Holland America and Norwegian cruise lines along with deep sea ships that come into this port. The cruise ships that will be coming into the Port of Vancouver will be using ``scrubber technology`` this summer in order to meet the environment guidelines.

Fraser River Pile and Dredge

Members at the company are looking to fit the FRPD 309 out around mid-June for dredging operations. The starting date is linked to multiple determining factors, the first is the conclusion of the fisheries closure. The fisheries closure occurs from March 1st to June 15th of each year to allow the safe migration of juvenile salmon out of the Fraser River. The second factor is river velocity which is caused by the Upper Fraser snow melt, this is closely monitored as the safe operation of the vessel is paramount and the vessel will not sail in high flow rates. The deposition of sediment in critical areas within the Deep Sea Navigation Channel and the Berths and Approaches to Fraser Surrey Docks is also monitored and plays a role in the amount of dredging that will be done during the year.

Seaspan Ferries

The Princess Superior went into the dry dock at the end of April for repairs to its tail shaft. While the vessel was up the company elected to do the Lloyds intermediate docking survey now instead of in 2015. Included with the port tail shaft bearing being replaced, the hull was blasted and painted; all anodes and the keel coolers on the port side were replaced. Outer sections of the wheelhouse decks were prepped and painted. The spare vessel Seaspan Greg was brought into service for the 10 days the Princess Superior was down.

In closing some words for thought, ``Safety and efficiency creates prosperity``.

Safe sailing!

Sur la Côte Ouest

Harken Towing

La compagnie continue le remorquage de billots et tout indique que ce secteur d'activité se poursuivra. Plusieurs membres travaillent régulièrement au chargement de navires au quai de Fraser Surrey.

Le remorqueur Rose MacKenzie a été remis en état en 2013. Un nouveau moteur principal, commande de vitesse à deux disques, une génératrice, des propulseurs d'étrave hydraulique ont été installés. Ces améliorations ont donné une nouvelle vie au navire et il est en service continu. La remise en état du Harken 9 est presque complétée comprenant une nouvelle timonerie, de nouveaux moteurs Cummings KT19, des contrôles de vitesse remis en état, une nouvelle génératrice et un nouveau système de contrôle de puissance à la barre ont été installés. Le système électrique du navire a également été refait. Le Harken 8 a été mis en cale sèche afin de permettre d'importantes réparations de la coque et du pont. Un moteur remis en état sera installé.

Le programme de formation qui a été mis à point au cours de l'hiver est présentement en cours et six nouveaux membres participent au programme. Harken a entrepris sa 66e année depuis sa création et demeure l'une des principales compagnies sur la Côte Ouest.

NTCL

Tel que mentionné dans la dernière édition, NTCL exploitera 5 navires au début de la saison. Les dates de mise en service des navires à Hay River sont le 15 juin pour le Kelly O, le 20 juin pour le Edgar K, le 12 juillet pour le Nanakput, le 20 juillet pour le Henry C et la fin juillet pour le Vic Ingram. Le Kakisa devrait entreprendre ses activités à la mi-mai.

Il est temps pour les membres à l'emploi de NTCL de penser aux changements qu'ils souhaitent proposer dans leur convention collective. La convention présentement en vigueur expire à la fin de cette année. Un représentant du Syndicat remettra aux membres de la documentation à cet effet lors de sa visite à Hay River. Si vous ne recevez pas cette documentation, communiquez avec un Délégué du Syndicat ou avec le bureau du SIU à Vancouver. Toutes les propositions seront réunies à la fin de la saison. Veuillez communiquer avec nous si vous êtes intéressé à vous joindre à l'équipe de négociation.

Valley

Nous avons remis à la Compagnie un avis de notre intention de négocier le renouvellement de la convention collective. Un représentant du Syndicat vous rencontrera au cours des prochains mois afin de recueillir vos propositions. Veuillez communiquer avec le bureau de Vancouver pour obtenir de plus amples détails.

Marine PetroBulk

Les membres qui travaillent dans le port au ravitaillement en pétrole des navires ont été tenus occupés et le début de saison des navires de croisière laisse prévoir une autre année prospère pour eux. Du printemps à l'automne, MPB fournira le carburant aux navires de croisière des sociétés Princess, Holland America et Norwegian ainsi qu'à des navires de haute mer s'arrêtant au port. Les navires de croisière qui entreront dans le port de Vancouver utiliseront la technologie de filtrage cet été afin de satisfaire les directives sur la protection de l'environnement.

Fraser River Pile and Dredge

Les membres à l'emploi de FRPD prévoient entreprendre la remise en état du FRPD 309 autour de la mi-juin pour les opérations de dragage. La date est reliée à plusieurs facteurs déterminants, le premier étant la date de fermeture des pêches. La fermeture des pêches se produit du 1er mars au 15 juin de tous les ans pour permettre la migration en toute sécurité des jeunes saumons hors du fleuve Fraser. Le deuxième facteur est la vitesse du courant de la rivière qui résulte de la fonte des neiges du fleuve Fraser; ceci est surveillé attentivement afin d'assurer l'exploitation sécuritaire des navires et que des navires ne naviguent pas dans des débits élevés. Le dépôt de sédiments dans les secteurs critiques du canal de navigation en eau profonde et des postes d'attente et approches aux quais de Fraser Surrey est également surveillé et joue un rôle dans la quantité de dragage qui sera faite durant l'année.

Seaspan Ferries

Le Princess Superior a été placé en cale sèche en fin avril pour des réparations à son arbre d'hélice. Alors qu'il était en cale sèche, la compagnie a décidé de procéder à l'inspection intermédiaire de Lloyds prévue pour 2015. Alors que le palier de l'arbre était remplacé, la coque fut sablée et repeinte et les anodes et radiateurs de cale de bâbord furent remplacés. Les sections extérieures de la timonerie furent préparées et repeintes. Alors que le Princess Superior était réparé durant une dizaine de jours, il fut remplacé par le Seaspan Greg.

Voici en terminant, quelques mots pour réflexion : « La sécurité et l'efficacité créent la prospérité. »

Bonne navigation et travaillez prudemment.