

The Canadian Sailor Le Marin canadien

SIU fights Flag of Convenience



ALGOSAR

Le SIU lutte contre les pavillons de complaisance



Jim Given
President / Président



Patrice Caron
Executive Vice-President
Vice-président exécutif



Catina Sicoli
Secretary-Treasurer
Secrétaire-trésorière



Mike Given
Vice-President
Vice-président



Micheline Morin
Vice-President
Vice-présidente



Lyne LeBlanc
Medical Plan Administrator
Administratrice du Régime médical



Charles Etienne Aubry
Non-Marine Director
Directeur Non-maritime



Diane Given
Seafarers' Training Institute
Coordinator / Coordinatrice
Institut de formation des marins

**SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION
OF CANADA**
**SYNDICAT INTERNATIONAL
DES MARINS CANADIENS**

**Headquarters
Quartiers Généraux**
(Patrice Caron)

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

**Records Department
Services des dossiers**

9300 Henri-Bourassa Ouest,
Suite 280
Montreal, QC, H4S 1L5
Tél **514.931.7859**
Fax 514.931.3667
records@seafarers.ca

**Newfoundland
Terre-Neuve**

(Charles Etienne Aubry)
1601 Station C,
St. Johns, NFLD A1C 5P3
Tél **514.931.7859**
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Québec (Micheline Morin)

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

**SEAFARERS'
TRAINING INSTITUTE
INSTITUT DE FORMATION
DES MARINS**

70 St.David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tel **905.227.5212**
Fax 905.227.0130
sti-ifm@seafarers.ca

Follow us on:
Retrouvez nous sur : www.seafarers.ca



Summary / Sommaire

- 4 We must be united, solid and steadfast
- 5 Nous devons être unis, solides et résolus
- 6 The federal minimum wage law must be reinstated
- 7 La loi fédérale relative au salaire minimum doit être rétablie
- 8 Harper's Quebec Maritime announcement a 'slap in the face' : Seafarers Union President James Given
- 9 L'annonce de Prospérité maritime Québec est une « claque en plein visage » par Stephen Harper
- 12 SIU continues its fight against CETA
- 13 SIU poursuit sa lutte contre l'AECG
- 20 Draconian Steps Taken to Push through Bill C-377: The Anti-Union Bill
- 21 Mesures draconiennes prises pour l'adoption de la loi C-377 : la loi antisyndicale



- 26 Health and Safety Changes to the Canadian Labour Code
- 27 Changements au code de travail du Canada sur la santé et la sécurité

SIU Officials participate in Historic Christening



Des dirigeants du SIU assistent à un baptême historique

Des dirigeants du SIU assistaient à San Diego, au baptême historique du Isla Bella de la compagnie TOTE, un porte-conteneurs sous contrat du SIU qui est alimenté au gaz naturel liquéfié. Sophie Sacco, épouse de Mike Sacco, Président du SIU of NA, était la marraine du navire.

Président Sacco et Vice-président Côte Ouest Nick Marrone assistaient à la cérémonie au chantier maritime de General Dynamics NASSCO.

Plus de 3 400 personnes assistaient au lancement du navire d'une longueur de 764 pieds. Selon les propriétaires du navire, l'utilisation du gaz naturel liquéfié aux États-Unis indique un changement important dans l'industrie qui devrait s'avérer très bénéfique pour l'environnement.

SIU officials were on hand for the historic christening of TOTE's LNG powered Seafarers-contracted containership Isla Bella in San Diego. Sophie Sacco, the wife of SIU of North America President Michael Sacco, served as the vessel's sponsor.

Among the SIU officials who attended the ceremony at General Dynamics NASSCO

were President Sacco and Vice President West Coast Nick Marrone.

More than 3,400 gathered to watch the launch of the 764-foot-long ship. According to vessel owner TOTE, the use of liquefied natural gas (LNG) as a marine fuel in the US defines a major shift for the industry. That use is expected to prove very beneficial for the environment.

Premier Couillard announcing Quebec's Maritime Strategy
See page 30

Premier Ministre Couillard annonce la Stratégie maritime du Québec – Voir page 30



We must be united, solid and steadfast

As most of you are aware, the SIU is continuing its fight to preserve Canadian jobs under cabotage. This year has been perhaps the most frustrating that we have ever faced when it comes to trying to protect our members' jobs.

Recently, your Union was successful in having Canadian seafarers gain employment aboard foreign ships coming into Canada under Canadian Transportation Agency waivers. Members in the hiring halls in Quebec, Montreal and Thorold managed to secure days of employment after your Union successfully argued that any ship operating between Canadian ports has to be crewed by Canadian seafarers. Just because a ship is given a waiver to operate does not mean the crew of that vessel can also work in Canada. They are two different processes. A waiver is strictly for the vessel but the crew still have to apply for temporary foreign worker permits in order to work in Canada. Under Canadian law and regulations, foreign workers cannot come into Canada and take jobs when we have Canadians who are available, ready, and willing to do this work. It is shocking to learn that the government has not conducted any labor market impact assessment for Canadian seafarers. To make a long

story short, the SIU was able to show that Canadian workers were available and there was no reason to issue work permits under the temporary foreign worker program.

Unfortunately, as rogue shipowners often do, and lazy government officials allow them to do it, it appears they have found a way around temporary foreign worker permits. Just recently, we discovered some foreign seafarers were being issued C10 and C20 visas. Upon learning this, your Union had no option but to contact our lawyers and instruct them to start legal action against the Government of Canada. This was not our first choice. Our hope was that we could sit down with all of the parties concerned and work out a logical solution which would see Canadians justly employed on any vessel operating in Canadian waters. Obviously this did not happen. So on our instructions, our lawyers will be launching a lawsuit in the Supreme Court of Canada asking for a judicial review of vessels operating in Canadian waters with foreign crew. This will not be a quick fight, it will be expensive, but your jobs are worth it. We will do whatever is necessary and we will spend whatever is necessary in order to protect your future. Along with the lawsuit, we must also take to the

streets. When a foreign ship enters Canadian waters and is working in cabotage activities with foreign crew on board, the SIU will be there with our picket signs to make sure everyone knows foreign workers are taking our jobs. We have been in touch with members of the coalition and they have pledged their support to us in this fight.

If foreign workers wanted access to any other industry in Canada, by this I mean working in a factory and taking jobs from Canadians, there would be marches and demonstrations in the streets. Imagine your next-door neighbour coming home and telling you that he has been replaced on the factory floor by a foreign worker. It would be all over the news. Unfortunately, we are working in a ghost industry when it comes to government and public knowledge. The general public have no idea what goes on aboard ships, and unfortunately our government couldn't give a damn what happens to us.

Brothers and Sisters, with everything that is happening with Canadian cabotage, and the outright attacks on our jobs and our rights it has never been more important that we are together as a Union. As with our battles of the past, we will get through this battle, but only if we are united, solid and steadfast. There can be no division in our ranks. We are not a weak Union, and we will show those who try to take our work by shipping it overseas that they are dealing with the most powerful, dedicated and professional seafarers in the world. Our unity will be the downfall of those who try to take our work because they have no idea how loyal members of the Seafarers International Union of Canada are. We care for our country, we care for its environment and security, and most importantly we take great pride in caring for our industry and the future of our SIU Brothers and Sisters.



MTD Executive Secretary-Treasurer Daniel Duncan joins the anti-CETA protest in Ottawa with MTD Eastern Area Executive Board Member Jim Given.

Daniel Duncan, Secrétaire-Trésorier Exécutif du MTD lors de la manifestation anti-AECC à Ottawa avec Jim Given, Membre exécutif du Conseil pour la région Est.

Nous devons être unis, solides et résolus

La majorité d'entre vous réalisent que le SIU poursuit sa lutte afin de préserver les emplois canadiens en vertu des lois sur le cabotage. Cette année a probablement été la plus frustrante que nous avons affrontée dans nos efforts afin de protéger les emplois de nos membres.

Votre Syndicat a réussi récemment à faire employer des marins canadiens à bord de navires étrangers qui entrent au Canada en vertu de dispenses de la Loi sur le Cabotage. Des membres des salles d'embauche de Québec, Montréal et Thorold ont réussi à obtenir des jours d'emploi après que le Syndicat ait maintenu avec succès que tout navire transigeant entre des ports canadiens doit avoir des équipages de marins canadiens. Qu'un navire ait une dispense pour transiger ne signifie pas que l'équipage de ce navire peut également travailler au Canada. Les deux procédés sont bien différents. Une dispense est strictement pour le navire mais l'équipage doit présenter une demande de permis de travailleur étranger provisoire afin de travailler au Canada. En vertu de la loi canadienne, des travailleurs étrangers ne peuvent pas entrer au Canada et prendre des emplois alors que nous avons des Canadiens qui sont disponibles, prêts et désireux de faire ce travail. Il est choquant d'apprendre que le gouvernement n'a conduit aucune évaluation de l'incidence potentielle sur le marché du travail pour les marins canadiens. En d'autres mots, le SIU a réussi à prouver que des travailleurs canadiens étaient disponibles et qu'il n'y avait aucune raison d'émettre des permis de travail dans le cadre du programme de travailleur étranger provisoire.

Malheureusement, lorsque des armateurs canailles et des employés paresseux du gouvernement leur permettent de le faire, il devient évident qu'ils ont trouvé une façon de contourner le programme de travailleur étranger provisoire. Tout récemment, nous avons découvert que des marins étrangers avaient obtenu des visas C-10 et C-20. En apprenant ces événements, votre syndicat n'a eu d'autre option que de communiquer avec nos avocats et de leur confier le mandat d'entreprendre des mesures judiciaires contre le gouvernement du Canada. Ce n'était pas notre premier choix. Nous souhaitions rencontrer toutes les parties en cause et trouver une solution raisonnable qui assurerait que des Canadiens sont employés sur tout navire naviguant en eaux canadiennes. Évidemment, ceci ne s'est pas produit. Conformément à nos directives, nos avocats ont entrepris une action en justice devant la Cour Suprême du Canada demandant une enquête judiciaire des navires en service en eaux canadiennes avec équipage étranger. Ce processus ne sera pas rapide, il sera coûteux, mais vos emplois valent beaucoup plus. Nous ferons tout ce qui doit être fait, nous dépenserons tout ce qui doit être dépensé afin de protéger votre avenir. En plus de l'action en justice, nous descendrons dans la rue. Lorsqu'un navire étranger entre en eaux canadiennes et entreprend des activités de cabotage avec

un équipage étranger à bord, le SIU sera présent avec nos pancartes afin d'assurer que tous sachent que ce sont nos emplois. Nous avons communiqué avec les membres de la coalition et ils ont pris l'engagement de nous appuyer dans cette lutte.

Si des travailleurs étrangers voulaient avoir accès à toute autre industrie au Canada, et je veux dire travailler dans une usine et prendre les emplois de Canadiens, nous verrions des manifestations dans la rue. Imaginez que votre voisin vous dise qu'il a été remplacé à son travail par un travailleur étranger. Cette nouvelle ferait la manchette dans tous les médias. Malheureusement, nous travaillons dans une industrie qui n'attire pas l'attention du gouvernement et de la population. Le grand public n'a aucune idée des activités à bord des navires et malheureusement notre gouvernement ne se préoccupe pas de notre sort.

Confrères et Consœurs, considérant tout ce qui se produit avec le cabotage au Canada et les attaques sournoises sur nos emplois et nos droits, il est plus important que jamais de serrer les rangs au sein de notre syndicat. Comme nous l'avons fait dans le passé, nous traverserons cette période mais à la condition d'être unis et résolus. Il ne peut y avoir aucune division dans nos rangs. Nous ne sommes pas un syndicat faible et nous montrerons à ceux qui essayent de prendre nos emplois et de les envoyer à l'étranger qu'ils ont affaire aux marins les plus puissants, les plus déterminés et les plus professionnels au monde. Notre solidarité sera la chute de ceux qui essayent de prendre notre emploi car ils n'ont aucune idée de la loyauté des membres du Syndicat International des Marins Canadiens. Nous nous préoccuons de notre pays, nous nous préoccuons de son environnement et de sa sécurité, et avant tout, nous ressentons une immense fierté de veiller sur notre industrie ainsi que sur l'avenir de nos confrères et consœurs du SIU.



AFL/CIO President Richard Trumka with President Jim Given

Richard Trumka, Président du AFL/CIO avec Président Jim Given

The federal minimum wage law must be reinstated

The benefits of paying people decent wages are abundantly clear. A generation ago one full-time minimum wage job was enough to keep someone above the low income line in a large urban area. This has not been the case for some time. Research from the University of British Columbia (Forin and Lemieux, 2014) shows that increases in the minimum wage between 2005 and 2012 have made a significant difference for low wage workers. Economist David Green (2015) writes that minimum wages can be effective in reducing poverty and inequality if they are raised high enough to lift workers above the poverty line.

There used to be a minimum wage for federally regulated industries, but it was eliminated by Jean Chretien's Liberal government in 1996. Since then, employers have paid the prevailing minimum wage in the province they are working in. While very few workers in the federal jurisdiction earn less

than \$10 per hour, many more earn somewhere between \$10 and \$15 per hour. Establishing a \$15 minimum wage in the federal jurisdiction would directly benefit approximately 100,000 workers in industries such as telecommunications, air and road transportation, and banking.



Navigation in the Polar Regions

The Polar Code was also presented to the Canadian Marine Advisory Board and members will be able to obtain further information from Transport Canada. The major upcoming points include the requirement to have an ice advisor on board and to provide more detailed information to all crew members about navigation and working conditions in the Polar Regions.

Certificates of competency

The Canadian Marine Advisory Council (CMAC) has announced some disconcerting news. Updates for Marine Emergency Duties Certificates will now have to be carried out every five years for personnel wanting to work aboard vessels governed by the SOLAS Convention. As for vessels classified "domestic", no update will be required but we are advising all SIU members to have certificates and licenses meeting the requirements of the International Maritime Organization and STCW standards rather than those issued for domestic navigation.

We have asked Transport Canada (TC) if this ruling applies to foreign sailors working aboard vessels sailing under flags of convenience and TC's sole response is that Flag States will be responsible for enforcing these rules. This is another example of the Harper Government's determination to destroy cabotage in Canadian waters.

A federal minimum wage also establishes national leadership on a fair minimum wage, and fair mechanisms for updating minimum wages. Unfortunately, in many provinces, minimum wages are set using vague, inconsistent and unaccountable mechanisms. They are left to stagnate for too long, pushing people and families into poverty before pressure builds and governments are forced to take action. A federal standard for minimum wages would help change that. If we can reduce inequality and make things a little bit fairer for workers, shouldn't we make that a priority?

Vocational Training diploma in seamanship

The Maritime Sectoral Committee and the Government of Quebec are considering the creation of a Vocational Training Diploma in Seamanship and we are anxiously waiting for the announcement. The Mayor of Sorel, Serge Péloquin, approves of this project and has offered his support. In April, during a meeting in Sorel, he demonstrated that the city of Sorel had the qualified personnel and facilities to train seafarers registering for this course.

La loi fédérale relative au salaire minimum doit être rétablie

Les avantages de payer des salaires convenables aux travailleurs sont évidents. Il y a à peine une génération, un emploi à plein temps au salaire minimum permettait à une personne de vivre au dessus du seuil de faible revenu dans une grande ville. Ce n'est plus le cas de nos jours. Une étude faite par l'Université de la Colombie-Britannique



(Forin et Lemieux 2014) démontre que les augmentations du salaire minimum entre 2005 et 2012 ont créé une grande différence pour les travailleurs à bas salaire. L'économiste David Green (2015) soutient que les salaires minimum peuvent parvenir à réduire la pauvreté et l'inégalité lorsqu'ils sont augmentés suffisamment afin de permettre aux travailleurs de franchir le seuil de la pauvreté. Un salaire minimum était en vigueur pour les industries de compétence fédérale mais il fut éliminé par le gouvernement libéral de Jean Chrétien en 1996. Depuis, les employeurs paient le salaire minimum en vigueur dans la province où

Diplôme en matelotage

Le Comité sectoriel maritime et le Gouvernement du Québec étudient la création éventuelle d'un diplôme d'étude professionnelle (DEP) en matelotage et nous attendons une annonce à cet effet. Serge Péroquin, Maire de Sorel, est favorable à ce projet et a offert son appui. En avril, lors d'une rencontre à Sorel, M Péroquin nous a démontré que la ville de Sorel avait le personnel qualifié et les installations pour assurer la formation des personnes inscrites à ces cours.

ils travaillent. Alors que peu de travailleurs sous juridiction fédérale reçoivent un salaire horaire inférieur à 10 \$, plusieurs reçoivent entre 10 \$ et 15 \$ de l'heure. Établir un salaire horaire d'au moins 15 \$ dans le secteur de compétence fédérale profiterait à environ 100 000 travailleurs dans des industries telles que les télécommunications, le transport aérien et routier ainsi que le secteur bancaire. Un salaire minimum au niveau fédéral établit également une structure nationale de leadership et des mécanismes équitables d'actualisation du salaire minimum. Malheureusement, dans plusieurs provinces, le salaire minimum est établi à l'aide de mécanismes vagues, inconsistants et inexplicables. Ils sont négligés durant plusieurs années, condamnant les familles à la pauvreté avant que des pressions forcent les gouvernements à réagir. Une norme fédérale sur le salaire minimum aiderait à corriger cette situation. Si l'on peut réduire l'inégalité et rendre le système plus équitable pour les travailleurs, ne devrait-on pas en faire une priorité?

Navigation dans les régions polaires

Le Code Polaire fut aussi présenté au Conseil consultatif et les membres pourront obtenir de plus amples informations auprès de Transport Canada. Les grandes lignes à venir comprendront l'obligation d'avoir un conseiller sur les glaces à bord et de procurer de plus amples renseignements à tous les membres d'équipage sur la navigation et les conditions de travail dans les régions polaires.

Certificats de compétence

Le Conseil consultatif maritime canadien a annoncé des nouvelles déconcertantes. Les mises à jour du Brevet de fonctions d'urgence en mer devront être effectuées à tous les cinq ans pour les personnes désirant travailler à bord des navires assujettis à la Convention SOLAS. Quand aux navires classés « domestiques », aucune mise à jour ne sera nécessaire mais nous conseillons à tous nos membres de posséder des brevets et certificats répondant aux exigences de l'Organisation Maritime Internationale et des normes STCW plutôt que ceux émis pour la navigation domestique. Nous avons demandé à Transport Canada (TC) si cette réglementation s'appliquait aux marins à bord de navires sous drapeau de complaisance. Pour seule réponse, TC soutient que les États du pavillon auront la responsabilité de veiller à l'observance de ces règles. Un autre exemple de la volonté du gouvernement Harper de détruire le cabotage en eaux canadiennes.

Harper's Quebec Maritime announcement a "slap in the face" : Seafarers Union President James Given

Conservative Leader Stephen Harper's promise that if re-elected, a Conservative government will launch "Quebec Maritime Prosperity," was like a 'slap in the face' to the shipping industry, according to the president of the Seafarers' International Union of Canada, James Given.

"Canada is a trading and exporting nation, and the St. Lawrence River is at the heart of this activity. We also welcome visitors from around the world via this waterway. The 'Quebec Maritime Prosperity' initiative will create jobs and support Quebec's Maritime Strategy, with significant support for cruise ship facilities," said Harper on Tuesday.

According to a release, the government is building on existing expansion projects in Quebec ports for a total of more than \$120 million under the National Infrastructure Component of the New Building Canada Plan.

Given said that while Harper's message likely resonated with the cruise industry, which he acknowledges is important to areas that rely on tourism, it's "ridiculous" to tie that announcement in with Maritime jobs.

He said that a number of factors, including the government handing out foreign worker permits, and "what they're doing under CETA" puts the shipping industry at risk – and that 300 people in the shipping industry lost their jobs this week.

"[Harper's] causing massive layoffs to us and our members. For him to talk job creation was contradictory because as far as the shipping industry goes, he's killing us," said Given.

Given explained that traditionally, Canadian vessels carry wheat and other products with Canadian ships and crew from Thunder Bay to Quebec or Montreal.

Those products are then unloaded, and foreign ships take it from there overseas. While Canadian shipping companies unload products at a cost of \$20 to \$25 dollars per tonne – foreign ships have now come in and undercut that down to \$2 dollars, he said.

"Unfortunately, these guys that work on these ships work for slave wages—they're working for \$2 an hour—the regulation isn't there," he said.

He said the members he represents are very reasonable, but that they can't work for \$2 an hour on ships. Given said Canada needs a Maritime policy.

"When you look at the Canadian-European trade agreement, under

the Maritime section the Harper government have opened trade between Halifax and Montreal to foreign carriers and our laws clearly state that any cargo moved between two Canadian ports need to be moved between a Canadian flag ship under CETA. They've gotten rid of that provision – how that is going to help Quebec is beyond me."

Given said that whoever is elected needs to sit down with industry and get a Maritime policy in place that protects domestic shipping and domestic jobs.

"Unfortunately, the Conservative government just doesn't give a damn about the Canadian shipping industry."

Janice Dickson

Who can live on \$2.38 per hour?

The Canadian Government has hit a new low by issuing C 10 VISA's to Foreign Seafarers working on Foreign vessels engaged in Canadian Coasting Trade. The SIU of Canada is launching a lawsuit to challenge this practice in order to protect Canadian Seafaring jobs.

At a time when Canadian Seafarers are on the beach due to laid up vessels it is a scandal that the CDN Government would issue permits especially when the wages being paid amount to slave labor by Canadian standards.

Below is a typical employment contract for an Ordinary Seaman working in Canada, on a C 10 VISA approved by our present Government!!

It makes us ashamed to say that Canada would give the green light to the exploitation of Foreign Seafarers!



L'annonce de Prospérité maritime Québec est une « claque en plein visage » par Stephen Harper

La promesse du leader conservateur Stephen Harper qu'advenant qu'il soit réélu, un gouvernement conservateur lancera l'initiative « Prospérité maritime Québec » équivaut à « une claque en plein visage » selon le président du Syndicat international des marins canadiens, Jim Given.

« Le Canada est une nation commerçante et exportatrice » et le fleuve Saint-Laurent est au cœur de cette activité. Nous accueillons des visiteurs des quatre coins du monde qui viennent par cette voie navigable. L'initiative « Prospérité maritime Québec » créera des emplois et appuiera la Stratégie maritime du Québec avec l'important soutien des entreprises de navires de croisière », a déclaré Harper.

Selon le communiqué, le gouvernement mise sur l'expansion de projets existants dans des ports du Québec pour un total de plus de 120 \$ millions en vertu d'éléments du programme national d'infrastructures du nouveau plan Chantiers Canada.

Given a dit que le message de Harper concordait avec celui

Qui peut vivre avec 2,38 \$ de l'heure?

Le gouvernement canadien est allé plus bas que jamais en émettant des visas C 10 à des marins étrangers qui travaillent à bord de navires étrangers transigeant dans le cabotage canadien. Le SIU a entrepris une poursuite pour contester cette pratique afin de protéger les emplois de marins canadiens.

Alors que les marins canadiens sont inactifs en raison de navires désarmés, c'est un scandale que le gouvernement canadien émette des permis de travail particulièrement lorsque les salaires représentent des salaires d'esclaves selon les normes canadiennes.

Voici un contrat de travail typique pour un marin ordinaire travaillant au Canada, en vertu d'un visa C 10 approuvé par notre gouvernement présentement au pouvoir.

Nous avons honte de dire que le Canada autorise l'exploitation de marins étrangers.

de l'industrie de croisière qu'il reconnaît est importante pour les régions qui dépendent du tourisme mais qu'il est « ridicule » de relier cette annonce à des emplois dans le secteur maritime.

Given a ajouté qu'un certain nombre de facteurs, incluant la distribution par le gouvernement de permis de travail à des travailleurs étrangers en vertu de l'AECG met l'industrie maritime en péril – et que 300 personnes de l'industrie maritime ont perdu leur emploi cette semaine.

« Harper provoque de nombreuses mises à pied à notre Syndicat et à nos membres. Ce qu'il dit à propos de la création d'emplois est contradictoire car en ce qui a trait à l'industrie maritime, il est en voie de nous détruire. »

Given a expliqué que traditionnellement, les navires canadiens avec équipages canadiens transportent le blé et les autres produits de Thunder Bay à Québec ou Montréal. Ces produits sont alors déchargés et des navires étrangers les transportent outre mer. Alors que les compagnies canadiennes effectuent ce transport à un coût de 20 \$ à 25 \$ la tonne, des navires étrangers viennent maintenant dans nos ports et réduisent le prix à 2 \$ la tonne. « Malheureusement, les marins à bord de ces navires étrangers travaillent à des salaires d'esclaves. Ils travaillent pour 2 \$ de l'heure – aucune loi ne les protège » ajoute Given.

Il a dit que les membres qu'il représente sont très raisonnables, mais qu'ils ne peuvent pas travailler à bord de navires pour 2 \$ l'heure. Given dit que le Canada doit adopter une politique maritime.

« Lorsque vous lisez l'entente commerciale Canada – Europe, dans la section maritime, le gouvernement Harper a permis aux navires étrangers de transiger entre Halifax et Montréal alors que nos lois précisent que toute cargaison transportée entre deux ports canadiens doivent l'être à bord de navires sous registre du Canada en vertu de l'AECG. Ils ont éliminé cette disposition – et je ne comprends pas comment cette façon de faire aidera le Québec. »

Given a ajouté que le gouvernement élu doit consulter l'industrie canadienne et adopter une politique maritime qui protège l'industrie maritime et les emplois canadiens.

« Malheureusement, le gouvernement conservateur ne se préoccupe pas de l'industrie maritime canadienne. »

Janice Dickson
traduit par nos services

Updates from Western Canada

The first half of 2015 has brought steady business for Jones Marine and with members being promoted up the ranks, new deckhands have been hired. Moreover, the company has put major investment into the construction of a new 2400 horsepower, 53-foot tractor tug. The tug is being constructed to service ship berthing in the ports of Nanaimo, Chemainus and Crofton. This investment will reinforce the company's presence in providing ship docking service to those ports.

Jones Marine has also taken delivery of a new 32-foot rigid hull inflatable to be used for changing crews on their shift tugs. The boat is designed to maintain 30 – 32 knots in 20 – 25 knots of wind. Seats in the boat are similar to those used by the US Coast Guard and other law enforcement agencies and provide

a reasonably soft ride in rough seas. This will be a benefit when longer crew changes are required.

Flow rates in the Fraser River have begun to subside with little chance of any further increase as most of the contributing snow packs are at very low levels. Moreover, due to the

lower than normal snowpack on the mountains feeding the Fraser River, the amount of infill to date is anticipated to be very low. FRPD is anticipating to be working on the Pacific Coast Terminals (PCT) in Port Moody later this year for a dredging contract. The start date of this project will be determined after receiving final approvals.

FRPD's trailing suction hopper dredge, the FRPD 309, worked from early January to the Department of Fisheries and Oceans (DFO) Fraser River fish closure on March 1, 2015. After dredging ceased, the 309 went into a major repair and maintenance stage to ready the vessel for future operations and for transferring the vessel from foreign flag to Canadian flag. A large portion of the work required for the flag change was fire prevention, accommodation upgrades, as well as improvements to the bridge and engine room. This work was a major undertaking as most of the ceiling panels were removed and upgrades to insulation and fire blocks were installed. As the re-flagging work was underway SIU members were busy with regular maintenance work on the dredging equipment and painting.

International Maritime Organizations Day of the Seafarer

June 25th was the International Maritime Organizations Day of the Seafarer. This date is set aside each year to pay tribute to the sacrifices made by seafarers and the contribution they make to the world's economy. This year we put emphasis on marine training and the career opportunities that industry offers to young workers. We celebrated the day in Thorold with our annual barbeque and many members and their family as well as many other seafarers came for a visit. For more information, visit Day of the Seafarer on Facebook or @SeafarerDay on twitter.

Journée des gens de mer organisée par l'Organisation maritime internationale

Le 25 juin est la journée des gens de mer organisée par l'Organisation maritime internationale. Cette date est réservée chaque année afin de reconnaître les sacrifices faits par les marins et leur contribution à l'économie mondiale. Cette année, nous avons souligné la formation maritime et les perspectives de carrière que l'industrie offre aux jeunes travailleurs. Nous avons célébré l'événement à Thorold en organisant notre barbecue annuel à l'intention de nos membres et de leur famille ainsi qu'aux nombreux gens de mer venus pour rencontrer leurs confrères et consœurs. De plus amples détails sont disponibles sur nos pages Facebook et Twitter.

SIU members on the West Coast Membres du SIU sur la Côte Ouest



Don Danchella



Ben Groundwater



Rick Jonvik



Todd MacKinnon



Matt McGoldrick



Ryan McWilliams



Bruce MacDougall



Rex Macalino



Sur la Côte Ouest

Jones Marine a connu une période favorable durant les premiers mois de 2015 et plusieurs membres ont été promus à des postes supérieurs créant de nouvelles opportunités d'emplois. De plus, la compagnie a fait des investissements importants dans la construction d'un nouveau remorqueur de 53 pieds de longueur avec moteur de 2400 hp qui sera affecté au déplacement de navires dans les ports de Nanaimo, Chemainus et Crofton. Ce nouveau navire favorisera la présence de Jones Marine pour le service d'amarrage de navires dans ces ports.

Jones Marine a également pris la livraison d'une embarcation pneumatique de 32 pi. à coque rigide pour le changement d'équipages. L'embarcation peut maintenir 30 à 32 nœuds dans des vents de 20 à 25 nœuds. Les sièges sont similaires à ceux utilisés par la garde côtière américaine et procurent une stabilité raisonnable dans les mers agitées. Il sera apprécié lors des changements d'équipage.

Le débit des eaux du fleuve Fraser a diminué et n'augmentera plus cette saison alors que les amoncellements de neige et de glace ont baissé considérablement. D'ailleurs, en raison d'une accumulation de neige moins élevée que par le passé sur les montagnes

La drague autoporteuse aspirante à élinde traînantes FRPD 309 a été affectée à des travaux de dragage sur le fleuve Fraser pour le compte du Ministère des Pêches et Océans. Après ces travaux de dragage, la 309 a subi d'importantes réparations afin de préparer le navire pour des travaux à venir et son immatriculation sous drapeau canadien. Ces réparations comprennent les équipements de protection contre l'incendie, l'amélioration des quartiers de l'équipage ainsi que les aménagements de la passerelle et de la salle des machines. Les panneaux de plafond ont été enlevés et des améliorations ont été apportées aux systèmes de pare-feu et d'isolation. Les membres du SIU ont effectué des travaux de peinture et d'entretien régulier de l'équipement de dragage.

entourant le fleuve Fraser, le débit des rivières est très bas. FRPD prévoit effectuer des travaux de dragage des terminaux à Port Moody plus tard cette année. Le début de ce projet sera déterminé après que les approbations finales auront été reçues.

SIU continues its fight against CETA

.....
"Maritime Trades Department"

SIU Canada continues its fight against CETA with weekly demonstrations that raise awareness around CETA. In the past few weeks there has been an increase in both public interest and support from fellow labour groups, and it is becoming apparent that the general public shares our distaste for what Stephen Harper's Conservatives stand for.

Approximately 50 union members, mainly from the MTD-affiliated SIU Canada, marched in a cold drizzle on April 21 calling on the Canadian government to reject the proposed Canadian-European Union Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA).

The protest was called by the Canadian Maritime and Supply Chain Coalition, of which the MTD is a member. It took place within blocks of the Canadian Parliament

building in Ottawa where the Canadian Maritime Advisory Council was meeting. Joining the Seafarers were representatives from the ILA, Teamsters, UNIFOR and the Canadian Union of Public Employees, all of whom also belong to the coalition.

SIU Canada President Jim Given said the location was chosen to remind the maritime council that the voice of maritime workers was not sought when the trade pact was being negotiated in secret.

"This agreement could eliminate Canadian cabotage and half of our jobs," stated Given, who serves as the MTD Eastern Area Executive Board Member. "We are going to continue to call the public's attention to this very bad deal. We won't allow the Harper government to ram this through."

As Given spoke, passing traffic blasted their horns in support of the protesters waving signs stating "Stop CETA" and "Stop Harper". Given vowed that coalition protests will continue as the Parliament, as well as the provincial governments' debate whether or not to accept CETA.

Pelee Island getting a new ferry

.....

Ontario is moving forward with plans to build a new ferry to service Pelee Island, which will keep people and goods moving safely and effectively to and from one of Ontario's premier tourist spots.

The province has awarded a contract for a new ferry that will help transport the more than 60,000 visitors and residents that travel to the island each year. The new ferry will replace the M.V. Pelee Islander, which is 55 years old and has capacity for 196 passengers and 10 vehicles. The M.V. Jiimaan, in operation since 1992, will also continue to service Pelee Island with capacity for 399 passengers and 35 automobiles.

The new ferry will be able to carry a maximum of 399 passengers and either 34 cars, or 16 cars and four tractor trailers. The ferry is expected to start operating in 2018 and will service the existing docks at Pelee Island, Leamington and Kingsville.

Pelee Island aura un nouveau traversier

.....

L'Ontario va de l'avant avec le projet de construire un nouveau traversier qui assurera le transport efficace et sécuritaire de personnes et de biens à Pelee Island, l'une des principales destinations touristiques de l'Ontario.

La province a signé un contrat pour la construction du nouveau traversier qui aidera à transporter plus de 60 000 visiteurs et résidents par année qui font ce trajet. Le nouveau traversier remplacera le Pelee Islander qui est en service depuis 55 ans et qui peut transporter 196 passagers et 10 véhicules. Le Jiimaan, qui est exploité depuis 1992 et qui a une capacité de 399 passagers et 35 voitures, continuera également à desservir Pelee Island.

Le nouveau traversier pourra transporter un maximum de 399 passagers et soit 34 voitures, soit 16 voitures et quatre camions remorques. Il devrait être en service en 2018 et desservir les quais de Pelee Island, Leamington et Kingsville.

**STOP CETA
FROM SINKING OUR SHIPS**



**ARRÊTEZ L'AECG
DE COULER NOS NAVIRES**

SIU poursuit sa lutte contre l'AECG

"Maritime Trades Department"

Le SIU du Canada poursuit sa lutte contre l'AECG et tient des démonstrations hebdomadaires afin de sensibiliser la population sur cet accord. Au cours des dernières semaines, nous avons constaté une augmentation de l'appui de la population et d'organisations syndicales. Il devient évident que la population partage notre aversion pour les décisions des conservateurs de Stephen Harper.

Une cinquantaine de travailleurs syndiqués, principalement du SIU du Canada, un syndicat affilié au MTD, ont bravé la pluie froide du 21 avril pour demander au gouvernement canadien de rejeter l'accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union Européenne.

La manifestation était organisée par la Coalition maritime canadienne maritime et Chaîne logistique dont

le MTD est un membre. Elle a eu lieu près des édifices du gouvernement canadien à Ottawa où le Comité consultatif maritime canadien se réunissait. Des représentants du Syndicat des débardeurs, des Teamsters, d'Unifor et de la Fonction publique du Canada accompagnaient les marins.

Président Jim Given a déclaré que le lieu avait été choisi pour rappeler au conseil maritime que l'opinion

des travailleurs maritimes n'avait pas été sollicitée alors que l'Accord était négocié en secret.

« Cet accord pourrait détruire le cabotage canadien et la moitié de nos emplois, » a ajouté Given, qui est membre du comité exécutif du MTD pour la région Est. « Nous allons continuer à attirer l'attention de public sur cet accord très désavantageux. Nous ne permettrons pas au gouvernement Harper de le faire adopter en toute vitesse. »

Alors que Given parlait, des automobilistes klaxonnaient et brandissaient des pancartes « Arrêtez l'AECG » et « Arrêtez Harper ». Given a assuré que les manifestations de la Coalition se poursuivront au Parlement canadien ainsi qu'aux parlements provinciaux afin de déterminer si l'AECG doit être adopté.

NON-MARINE CATEGORY

Returning from Thompson, Manitoba where they have assembled and delivered the tug Notigi

**CATEGORIE NON-MARITIME**

De retour de Thompson, Manitoba où ils ont assemblé et livré le remorqueur Notigi.

Louis Tremblay, Julien Bisson, Marco Tremblay, Justin Fortin, en avant/in front, Maxime Perron, Delegate Pierre Emond Délégué, Bruno Litzelmann

News from the Non-Marine Category

Some targets have been identified for our recruiting activities over the next few weeks in the maritime as well as the non-maritime sector.

Fabrication Navale Océan

Several employees of Fabrication Navale Océan (FNO), including Delegate Pierre Emond, who had gone to Thompson, Manitoba to deliver and assemble the new tug Notigi are back home after their successful voyage.

FNO workers will soon begin assembly line production of sectional barges that were designed by Groupe Ocean. Some of these barges will be used by workers assigned to the construction of the next Champlain bridge.

Negotiations of the collective agreement are continuing and we are now negotiating monetary conditions.

Réparations Navales Industrielles

The collective agreement currently in effect with Réparations Navales Industrielles (RNI) is expiring at the end of this year and we are currently receiving members' proposals for the

upcoming negotiations. With respect to the production, our fellow-members at RNI are currently working at upgrading the Ocean Abys, a barge that will be operating on the East Coast. Another crew of workers are working on the IV8.

Ocean-Industries

Other members working at the Océan shipyard in Ile aux Coudres have moved the tug Taiga from the workshop to the dry dock.

A new project will soon get under way at the shipyard on the Katatug, a catamaran tug boat, designed and conceived by Groupe Ocean. The Katatug is an aluminum vessel designed to be disassembled and transported by truck.

Navigation des Basques

Accompanied by the Port of Quebec Agent, we went to Trois Pistoles for a preliminary meeting with SIU members working aboard the ferry. We enjoyed travelling on the Heritage 1 to go to Escoumins.

Congratulations to Brother Alexandre de Lasalle following his promotion as Captain for the 2015 season.

Nouvelles de la Catégorie Non-maritime

Quelques cibles ont été identifiées pour nos activités de recrutement, tant du côté maritime que non-maritime, et nous accentuerons nos activités sur le terrain.

Fabrication Navale Océan

Quelques-uns de nos membres à l'emploi de Fabrication Navale Océan (FNO), comprenant le Délégué Pierre Emond, sont de retour de Thompson au Manitoba où ils ont livré et complété l'assemblage du tout nouveau remorqueur Notigi.

Nos confrères de FNO commenceront sous peu la production à la chaîne de barges sectionnelles conçues par Groupe Océan. Quelques-unes de ces barges seront utilisées par les travailleurs affectés à la construction

du prochain pont Champlain. Les négociations de la convention collective se poursuivent et nous en sommes rendus aux conditions monétaires.

Réparation Navale Industrielle

La convention collective avec Réparation Navale Industrielle Océan (RNI) expire à la fin de cette année et nous recueillons les propositions des membres en vue des négociations à venir. Du côté de la production, au moment d'écrire ces lignes, nos confrères à l'emploi de RNI sont occupés entre autres à l'amélioration de l'Océan Abys, une barge qui sera bientôt affectée sur la Côte Est. Nos membres travaillent à faire quelques ajustements à bord du IV8.

Océan-Industries

Nos confrères au chantier de l'Île aux

Coudres ont sorti le remorqueur de l'atelier pour le remonter du côté de la cale sèche extérieure. De plus, un nouveau projet débutera sous peu au chantier impliquant un catamaran remorqueur, le Katatug, imaginé et conçu par Groupe Océan. Le Katatug est un navire en aluminium dont la conception lui permettra d'être démonté et transporté par camion.

Navigation des Basques

En compagnie de l'agente de port de Québec, nous sommes allés à Trois Pistoles pour un premier contact avec nos membres de la traverse. Nous avons eu le plaisir de nous rendre aux Escoumins à bord de l'Heritage I.

Notre confrère Alexandre de Lasalle mérite toutes nos félicitations à la suite de sa promotion en tant que Capitaine pour la saison 2015.

Congratulations

To the winners of the SIU Bursary Program for 2015

The Seafarers' International Union Bursary Program designed to assist SIU members' dependent children in paying for their post-secondary education. The program was a success and many worthy applications were received.

As announced in the introduction to the program, the bursaries would be awarded on the basis of outstanding academic achievement criteria for selection. Candidates were also required to demonstrate broad interests and/or leadership qualities through participation in school and community activities.

The committee formed to assess the merits of each applicant had a difficult task of selecting winners amongst all the applications received. We thank all applicants and wish them success in their future endeavors.



Genevieve Andrea



Audrey Bourgeois



Danika Hebert

Félicitations

Aux récipiendaires des bourses du SIU en 2015

Le Programme de bourse du Syndicat international des marins canadiens est conçu dans le but d'aider les personnes à la charge de membres du SIU de défrayer les frais d'étude postsecondaire. Le programme connaît un grand succès et plusieurs applications ont été reçues.

Tel qu'annoncé lors du lancement du programme, les bourses sont attribuées en fonction de réalisations académiques exceptionnelles. Les candidats doivent également démontrer des intérêts diversifiés et/ou des qualités de leadership par leur participation dans des activités scolaires et communautaires.

Le comité formé dans le but d'examiner les applications a eu la tâche difficile de choisir les récipiendaires parmi toutes les applications reçues. Nous remercions toutes les personnes qui ont soumis une application et leur souhaitons bons succès dans l'avenir.



Bruno Lemay, Wayne Edmison, James Bryan, Rey Olaveja



Antonio Irorita, Claudio Uchi Jr., Roméo Bandiola, Ricarte Sorrosa, Randy Pailaga



Donald Taylor, Christian Godbout, Louis Labonté, Wenceslao Comodero, Marc Lapierre



Claudiu Coada, Henry Courtney, Jerome Omblero, Brian Mauger



Mario Tanguay, Donald Portelance



Stéphane Desrochers, Josée Verreault, Fred Isabel



Chris Higgins, Radcliffe Rouse



Linda Scheer, Karen Dixon



Ken Bye, Blair Taylor



James Chaisson, Joseph Carey



David Campbell, Todd Williams



Barry Keeping, Jeremy Pope, Hughie Laffin, Murdock Hatcher, Rodney Harris, Greg Harvey, Kerry Savoury



James Chaisson, Joseph Carey



Tom Carpenter, Paula Morley



Chris Paquette, Archibald White



Max Dionisio, Paul Ferrante, Gianni Cipriano, Ivan Bryan



Lloyd Pink Jr., Pat Hogan, Ed Frejoles, Ivan Bryan, Monique Hansen



Dennis Bryan, Marjorie Graham



Manon Vallerand, Haley Benoit



Wendy Nunn, James Houghton



Jeremie Dumont-Grant, Fénix Gendron, Ludovic Caron-Belzile, Marie-France Lacombe, Francine Dozois, Yves Michaud, Patrice Caron, Pierre Niquet



Calvin Chaulk, Gary Bateman, Arthur Seymour



Grazyna Szczyglowska, Alex Skinner



Alan MacPhail



Dennis Farrell, Dale Keeping, John Harris, Henry Riles, Tyler Munden



Henry Riles, David MacKenzie



Cecil Lockyer, Sidney Carroll



Alex Skinner, Norman Bryan, George Harvey, Seward Herritt



Dave Monks, Gerard Ryan, Lloyd Gale



Norman Bryan, Dan Dobbins, Jonas Lingling



Garland Hardy, John Gouthro, Victor Musseau, Avelino Soltes



Pauline Hopkins, Jacquie Hayward Francis



Jeffrey Traverse, Philip Ryan



Jason Osmond, Lyndon Neil



Gianni Cipriano, Paul Ferrante



Daniel Simms, Harold Davis



Brent Walters, Colin Caines, Norm Langlois



Anne Courtney, Leroy Keeping



James Bryan, June Daniels



Stiliyan Dimov, Phil Fisk



Melvin Chaulk, Wayne Rendell, Harry Lampman, Ionel Oncescu



Floyd Ingram, Ron Ingram



Front/Avant - Frank Taylor, Back/Arrière - Pier-Yves Larouche, Hiram Billard, Dave Bernard, Roger Hann, George Leamon, Bruce Duffett, Eric Duplessis

Draconian Steps Taken to Push through Bill C-377: The Anti-Union Bill

Excerpts taken from CBC News and The National Observer

On the eve of Canada Day, the Senate's final vote before its summer break was a 35-22 result that passed Bill C-377 two years after senators originally gutted the legislation, an act of defiance by 16 Conservatives against their own government.

On Tuesday, June 30, 2015, only three Conservative senators voted against the legislation — John Wallace, Nancy Ruth and Diane Bellemare — while

a fourth, Doug Black, abstained. Bill C-377 has been dubbed the Anti-Union Bill and it requires unions to publicly disclose all transactions over \$5,000, to reveal the details of officers or executives who make over \$100,000, and provide that information to the Canada Revenue Agency, which would publicly post the information to its website.

Conservatives argued the bill will shed

light on union finances. A group that lobbied for the Senate to pass the bill applauded the final vote. However, the federal privacy commissioner raised concerns about the scope of the bill and seven provinces denounced it as unconstitutional and numerous other labour associations have called for its defeat.

Meanwhile, in a statement Tuesday, June 30, 2015, minutes after the final vote on C-377, Liberal Leader Justin Trudeau vowed to repeal the law should his party form the next government.

Bill C-525 is in Effect

Democracy in Canada was put to shame with the Senate's passing of Bill C-525, the *Employees' Voting Rights Act*. Bill C-525 is critically flawed, as the Conservative dominated Senate's Legal and Constitutional Affairs committee discovered last week. Ignoring Liberal amendments to fix the mistakes, the committee passed it on the grounds that amending the Bill would kill it. The Bill then returned to the Chamber for Third Reading on Monday evening, only to be passed, mistakes and all.

This Bill, which will make it harder for workers to certify a union and easier to decertify unions in federally-regulated industries, was introduced by the Conservatives through the back door. MP Blaine Calkins' introduced this private members bill to amend the Canada Labour rather than following the decade's old and proven process of amending the Canada Labour Code through tripartite consultation with employers, labour and government.

Neither employers nor unions sought these changes; neither employers nor unions identified a single problem in current industrial relations that required these legislative amendments. Virtually all industrial relations

authorities in Canada have warned against Bill C-525 and the process through which the government is upsetting the balance in federal labour relations.

Even the Canada Industrial Relations Board presented a study to the Standing Committee on Human Resources, Skills and Social Development and the Status of Persons with Disabilities earlier this year that revealed the mandatory voting called for in Bill C-525 will result in a 500% increase in costs.

This legislation is really about denying Canadian workers the right to collective bargaining with their employer. It is an invitation to employers to interfere with workers' democratic right to choose representation, and it will destabilize federal labour relations.

The Canadian Senate has abdicated its responsibility of sober second thought by allowing a technically flawed and badly drafted bill to pass into law.

In Solidarity,
Hassan Yussuff, President, Canadian Labour Congress

Mesures draconiennes prises pour l'adoption de la loi C-377 : la loi antisyndicale

.....
Extraits des nouvelles de CBC et du National Observer
.....

La veille de la Fête du Canada, le vote du Sénat avant sa pause d'été a été de 35-22 en faveur de l'adoption de la Loi C-377 deux ans après que les sénateurs se soient opposés à cette loi, un acte de défi par 16 sénateurs conservateurs contre leur gouvernement.

Mardi le 30 juin 2015, trois sénateurs conservateurs seulement ont voté contre cette loi - John Wallace, Nancy Ruth et Diane Bellemare –

alors qu'un quatrième, Doug Black, se soit abstenu. Bill C-377 a été baptisé loi anti-syndicat et il exige que les syndicats publient toutes transactions de plus de 5 000 \$, afin de faire connaître tous les détails des dirigeants ou des cadres qui font plus de 100 000 \$, et de transmettre ces renseignements à l'Agence de revenu du Canada, qui publierait ces renseignements sur son site Web.

Les conservateurs ont soutenu

que la loi fera connaître les états financiers des syndicats. Un groupe qui a incité le sénat à adopter ce projet de loi a applaudi le vote final. Cependant, le Commissaire fédéral à la protection de la vie privée a soulevé ses inquiétudes sur la portée de cette loi et sept provinces l'ont déclaré anticonstitutionnelle et de nombreuses associations de travailleurs ont réclamé sa défaite.

Pendant ce temps, mardi le 30 juin, quelques minutes après le vote final sur la loi C-377, le leader libéral Justin Trudeau a pris l'engagement d'abroger la loi si son Parti forme le prochain gouvernement.

Le projet de Loi C-525 est en vigueur

.....

La démocratie au Canada a subi un dur coup à la suite de l'adoption par le Sénat du projet de loi C-525, la Loi sur le droit de vote des employés. Le bill C-525 est imparfait selon des critiques comme a pu constater le Comité des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat, un comité dominé par les Conservateurs. Ignorant les amendements suggérés par les Libéraux pour corriger les erreurs, sous le prétexte que les amendements empêcheraient son adoption, le Bill a été retourné à la Chambre pour troisième lecture lundi soir et a été adopté avec toutes ses erreurs.

Ce Bill, qui rendra plus difficile pour les travailleurs d'obtenir l'accréditation d'un syndicat et plus facile de demander la révocation d'un syndicat dans les industries de compétence fédérale, a été présenté par les conservateurs par la porte arrière. Le député Blaine Calkins a présenté ce projet de

loi par son initiative parlementaire afin d'amender le Code du Travail du Canada au lieu de respecter le processus éprouvé d'amender le Code par des consultations tripartites auprès d'employeurs, de syndicats et du gouvernement.

Ni les employeurs, ni les syndicats ne recherchaient ces changements; ni les employeurs, ni les syndicats n'avaient identifié un seul problème dans les relations industrielles présentement en vigueur qui exigeait de tels amendements législatifs. Pratiquement toutes les autorités en relations industrielles au Canada ont émis des réserves envers le Bill C-525 et le processus utilisé par le gouvernement qui, tout compte fait, bouleverse l'équilibre dans les relations de travail de juridiction fédérale.

Même le Conseil canadien des relations industrielles a présenté une étude au Comité permanent des ressources humaines, du

développement des compétences et du développement social et de la condition des personnes handicapées plus tôt cette année qui a révélé que le vote obligatoire exigé dans le bill C-525 résultera en une augmentation de 500% des coûts.

Cette loi a réellement pour but d'entraver le droit des travailleurs canadiens à la négociation collective avec leur employeur. Elle invite les employeurs à intervenir dans le droit démocratique qu'ont les travailleurs de choisir leur représentation et elle déstabilisera les relations de travail de juridiction fédérale.

Le Sénat canadien a renoncé à sa responsabilité d'effectuer un second examen objectif en permettant à un projet de loi imparfait et mal rédigé d'être adopté.

En solidarité,
Extrait d'un texte soumis par
Hassan Yussuff, Président,
Congrès du travail Canada

New report shows Harper government's economic record to be the worst in Canada's post-war history

TORONTO, July 30, 2015 /CNW/ - With Canada possibly slipping into another recession, a new comprehensive review of the economic record of Stephen Harper's Conservative government paints a damning portrait of nearly a decade of economic failure.

"Rhetoric and Reality: Evaluating Canada's Economic Record Under the Harper Government," authored by Unifor Economists Jim Stanford and Jordan Brennan, tracks the performance of nine federal governments from 1946 through 2014.

"Canada's economy has never performed worse, since the end of World War II, than under the present Conservative government. The Harper government ranks last among the nine post-war governments, and by a wide margin – falling well behind the second worst government, which was the Mulroney government of 1984-93."

The report also shows that the poor economic results of the Stephen Harper Conservative government cannot be blamed on the 2008-09 recession – Canada experienced a total of 10 recessions since 1946, with some Prime Ministers contending with more than one during their tenures. The recovery from the 2008-09 downturn has been the weakest of any recovery

Un nouveau rapport révèle que le bilan économique du gouvernement Harper est le pire de l'histoire du Canada de l'après-guerre

TORONTO, le 30 juill. 2015 /CNW/ - Alors que le Canada sombre possiblement dans une autre récession, une nouvelle analyse globale du bilan économique du gouvernement conservateur de Stephen Harper présente un portrait accablant de près d'une décennie d'échecs économiques.

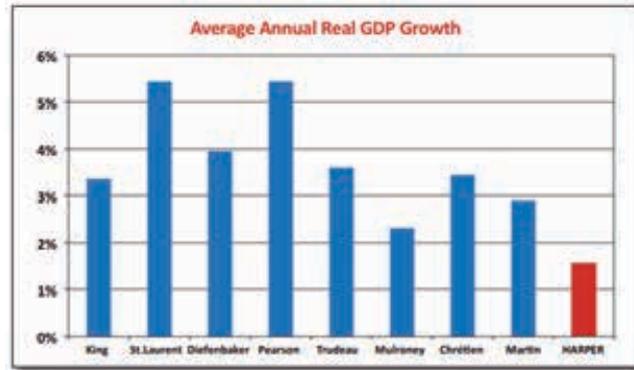
Le rapport intitulé « *Rhétorique et réalité : évaluer le bilan économique du Canada sous le gouvernement Harper* », rédigé par les économistes Jim Stanford et Jordan Brennan du syndicat Unifor, évalue la performance de neuf gouvernements fédéraux depuis 1946 jusqu'en 2014.

« Sous le gouvernement conservateur actuel, l'économie canadienne ne s'est jamais si mal portée depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Le gouvernement Harper se classe dernier parmi les neuf gouvernements de l'après-guerre, et de façon significative. Il se range loin derrière le deuxième pire gouvernement, soit celui de Mulroney entre 1984 et 1993. »

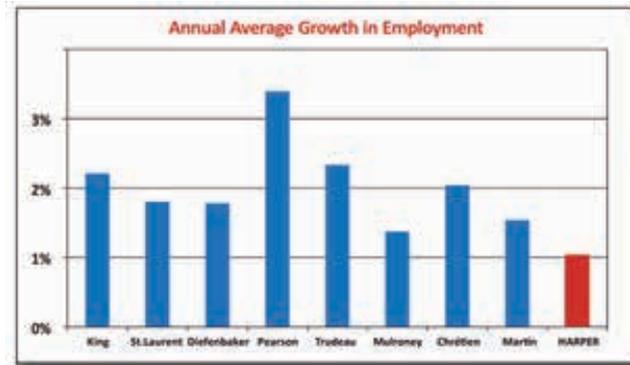
Le rapport indique aussi que les faibles résultats économiques du gouvernement conservateur de Stephen Harper ne peuvent être attribués à la récession de 2008-2009. Le Canada a connu un total de dix récessions depuis 1946, et certains premiers ministres ont dû composer avec plus d'une récession pendant leur mandat. La reprise depuis la crise de 2008-2009 a été la plus faible de toutes les reprises économiques depuis 1946.

Jim Stanford et Jordan Brennan ont comparé les données annuelles de Statistique Canada avec d'autres sources publiques disponibles en ciblant 16 indicateurs traditionnels utilisés pour évaluer le progrès et le bien-être économiques. Ces indicateurs sont :

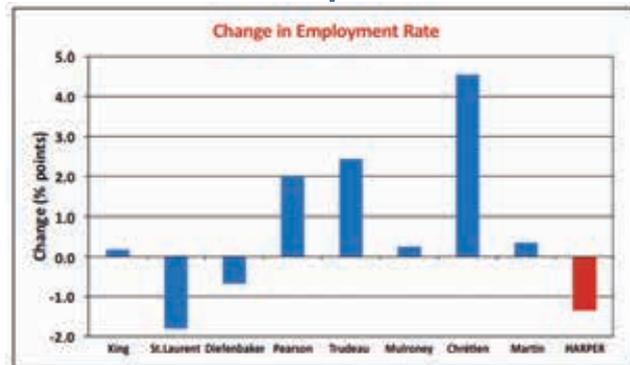
- **L'emploi** : Création d'emplois, taux d'emploi, taux de chômage, taux de



Average Annual Growth of Real GDP								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
3.4%	5.4%	4.0%	5.4%	3.6%	2.3%	3.5%	2.9%	1.6%
Rank of Harper Government: WORST								



Average Annual Growth in Total Employment								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
2.2%	1.8%	1.8%	3.4%	2.3%	1.4%	2.0%	1.5%	1.0%
Rank of Harper Government: WORST								



Change in Employment Rate (Percent of Working Age Population)								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
0.2 pts	-1.8 pts	-0.7 pts	2.0 pts	2.4 pts	0.2 pts	4.5 pts	0.3 pts	-1.4 pts
Rank of Harper Government: SECOND WORST								

since 1946.

Stanford and Brennan compare annual data from Statistics Canada and other publicly available sources regarding 16 key conventionally used indicators of economic progress and well-being. These indicators include:

- **Work:** Job-creation, employment rate, unemployment rate, labour force participation, youth employment, and job quality.

- **Production:** Real GDP growth (absolute and per capita), business investment, exports, and productivity growth.

- **Distribution and Debt:** Real personal incomes, inequality, federal public services, personal debt, and government debt.

For 13 of the 16 indicators, the Stephen Harper Conservative government ranks last or second last among all postwar Prime Ministers. And its average ranking across all 16 indicators is by far the worst.

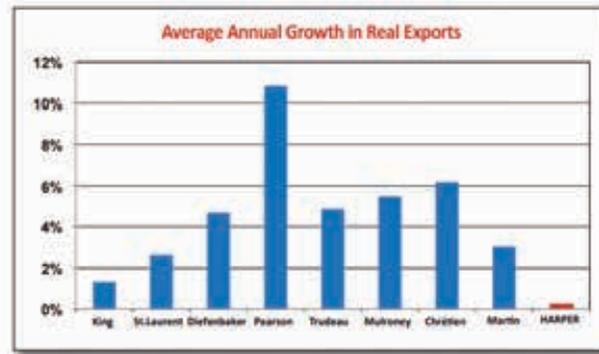
Even internationally, Canada ranks much more poorly than previously claimed. Canada's economy falls in the lower half of all OECD countries under the Harper government, according to population-adjusted indicators of job-creation and GDP growth.

"Given the negative growth data recorded so far for 2015, Canada's standing among industrial countries will slip further this year.

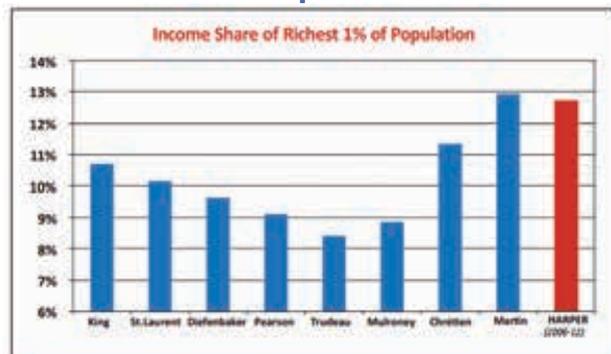
"Prime Minister Harper's claim that Canada's economy is 'the envy of the entire world' is sharply at odds with the international data."

The full report can be view here: http://www.unifor.org/sites/default/files/documents/document/909-harper_economic_critique_eng_0.pdf

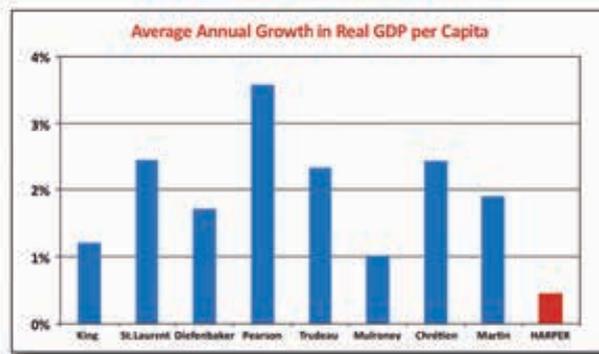
SOURCE Unifor



Average Annual Growth of Real Exports of Goods and Services								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
1.3%	2.7%	4.7%	10.8%	4.9%	5.5%	6.2%	3.0%	0.3%
Rank of Harper Government: WORST								



Average Share of Top 1% in Total Income (%)								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
10.7	10.1	9.6	9.1	8.4	8.9	11.3	12.9	12.7
Rank of Harper Government: SECOND WORST								



Average Annual Growth in Real GDP per Capita								
King	St-Laurent	Diefenbaker	Pearson	Trudeau	Mulroney	Chrétien	Martin	Harper
1.2%	2.5%	1.7%	3.6%	2.3%	1.0%	2.4%	1.9%	0.4%
Rank of Harper Government: WORST								

participation, emploi des jeunes, qualité des emplois.

- **La production :** Croissance du PIB réel (absolue et par tête), investissement des entreprises, exportations, croissance de la productivité.

- **La répartition et l'endettement :** Revenu personnel réel, inégalités, services publics fédéraux, endettement personnel, dette publique.

Pour 13 indicateurs sur 16, le gouvernement conservateur de Stephen Harper se classe dernier ou avant-dernier parmi les premiers ministres d'après-guerre. Sur les 16 indicateurs, son rang moyen est le pire de tous, et de loin.

Même à l'échelle internationale, le Canada est nettement moins bien classé que ce qui a été prétendu. L'économie du Canada a chuté dans la moitié inférieure de tous les pays de l'OCDE sous le gouvernement Harper, selon des indicateurs de création d'emplois et de croissance du PIB en fonction de la population.

« Compte tenu des données publiées sur sa croissance économique négative à ce jour en 2015, le Canada plongera encore davantage dans le classement des pays industriels en cours d'année. L'allégation du premier ministre Harper selon laquelle l'économie canadienne 'fait l'envie du monde entier' entre en pleine contradiction

avec les données internationales. »

La version complète du rapport peut être consultée ici : http://www.unifor.org/sites/default/files/documents/document/909-harper_economic_critique_fr.pdf

SOURCE Le Syndicat Unifor

Sleeper Fatigue: The Importance of Good Night Sleep

We all like to have a good night's sleep; we feel better when we do and we certainly feel much worse when we don't.

Proper rest and sleep, however, are not merely matters of personal comfort; they are vital to a person's physical and mental well-being. Furthermore, those without proper sleep are likely to make more mistakes and suffer from more accidents.

This is particularly true on working ships, where crew are engaged in both physically and mentally demanding work, at times in dangerous situations and having to fulfill work rosters that are tight and demanding for all on board.

Over time, fatigue has a severe wearing effect on the human body which can lead to long-term physical and mental issues. It is also a question of whether a ship's working environment is sufficiently good to entice the crewman to come back after his shore time. The industry continues to face a significant challenge in retaining experienced crew and making the job an attractive long-term career option. Experienced seafarers are invaluable to the safe operation of vessels and to the profitable enterprise they are engaged in.

Information on the issues of fatigue as experienced and reported by seafarers can be found in the International



© Luis Molinero / Shutterstock.com

Transport Workers' Federation's (ITF) data, which includes information that one in four seafarers has reported falling asleep while on watch, and many report that over time their working hours on board have increased rather than eased off. Fatigue on board ships is, therefore, a major cause for concern.

THE REGULATIONS FOR HOURS OF WORK AND REST

Pursuant to the Maritime Labour Convention (MLC) 2006, which came into effect on August 2, 2013, the standards for (A) maximum hours of work and (B) minimum hours of rest, under Title 2, are:

- A. No more than 14 hours in any 24 hour period and no more than 72 hours in any 7 day period; or
- B. At least 10 hours in any 24 hour period; and at least 77 hours in any 7 day period.

There are only limited exceptions, and generally it would be a matter of the vessel's immediate safety with respect to a justified overrun of working hours. A seafarer cannot be asked to exceed his mandated rest/work hours, nor can he be enticed to do so against payment of overtime. The MLC standards are very similar to the requirements under STCW following the 2010 Manila amendments.

TOP 5 DOS AND DON'TS FOR PREVENTING FATIGUE

1. Do ensure all concerned are aware of the dangers of fatigue and best practices for preventing it.
2. Do promote flexible watch routines and working practices to accommodate over-burdened seafarers.
3. Do encourage seafarers to take ownership of their own hours of rest and raise potential incidences of non-compliance with onboard management BEFORE they occur.
4. Don't tolerate falsification of records of rest hours or officers who flagrantly disregard the regulations.
5. Do endeavour to provide comfortable sleeping quarters to assist seafarers in achieving the best possible rest

L'épuisement résulte d'un manque de repos : L'importance d'une bonne nuit de sommeil

Nous aimons tous profiter d'une bonne nuit de sommeil et nous en ressentons les bienfaits. Négliger de bien se reposer peut avoir des conséquences fâcheuses.

Les bienfaits de périodes adéquates de repos et de sommeil ne se limitent pas à assurer un confort personnel ; ils sont essentiels au bien-être physique et mental de la personne. En outre, les personnes qui ne profitent pas de périodes adéquates de sommeil sont plus susceptibles de commettre des erreurs et de subir des accidents.

C'est particulièrement vrai sur les navires où le travail est exigeant tant au plan physique que mental, parfois dans des situations dangereuses alors que les horaires de travail sont serrés et astreignants pour tous les membres du personnel à bord.

Éventuellement, la fatigue peut avoir des conséquences graves sur le corps humain qui peuvent à long terme causer des problèmes de santé physique et mentale. Au point de remettre en question si l'environnement de travail à bord du navire est suffisamment bon pour que le membre d'équipage retourne au navire après une période de congé. L'industrie maritime est appelée constamment à relever un important défi en retenant des équipages avec expérience et en rendant le travail à bord un choix attrayant de carrière. Les marins expérimentés sont inestimables à l'exploitation sécuritaire des navires et à la rentabilité des entreprises.

Des renseignements sur les questions relatives à la fatigue ressenties par des marins expérimentés sont offerts par la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF). On retrouve des renseignements à l'effet

qu'un marin sur quatre a rapporté s'être endormi alors qu'il était de quart. Plusieurs ont également rapporté qu'avec le temps, leurs

heures de travail ont augmenté au lieu de diminuer. Conséquemment, la fatigue à bord des navires est un important sujet d'inquiétude.

LES RÈGLEMENTS PENDANT DES HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS

Conformément à la Convention du travail maritime, 2006 qui est entrée en vigueur le 2 août 2013, les normes pour (A) le nombre maximal d'heures et (B) le nombre minimal d'heures de repos, en vertu du titre 2, sont :

- A. Pas plus de 14 heures de travail dans toute période de 24 heures et pas plus de 72 heures de travail dans toute période de 7 jours ; ou
- B. Au moins 10 heures de repos dans toute période de 24 heures ; et au moins 77 heures de repos dans toute période de 7 jours.

Il existe seulement des exceptions limitées, et généralement ce serait une question de la sécurité immédiate du navire en ce qui concerne un dépassement justifié des heures de travail. On ne peut demander à un marin de dépasser le nombre d'heures de repos/travail, et il ne peut être incité à le faire contre le paiement d'heures supplémentaires. Les normes de la Convention du travail maritime sont très semblables aux conditions prévues en vertu du STCW à la suite des amendements de 2010 à Manille.

CE QU'IL FAUT FAIRE ET NE PAS FAIRE POUR PRÉVENIR LA FATIGUE

1. Assurez que toutes les personnes concernées réalisent les dangers de la fatigue et des meilleurs moyens pour la prévenir.
2. Favorisez les horaires et les méthodes de travail flexibles afin d'accommoder les marins surchargés de travail.
3. Encouragez les marins à prendre en charge leurs heures de repos et de soulever les incidences potentielles de non-conformité à la direction à bord AVANT qu'elles se produisent.
4. Ne tolérez pas la falsification des relevés d'heures de travail ou les officiers qui enfreignent délibérément les règlements.
5. Faites tous les efforts afin de procurer des quartiers confortables et d'aider les marins à obtenir un excellent repos.

Health and Safety Changes to the Canadian Labour Code

Health and safety-related changes to the Canada Labour Code came into effect on October 31, 2014. These changes only apply to workers that are regulated by the Canada Labour Code (rather than provincial health and safety legislation). There are three significant changes that affect SIU Canada members:

1) THE DEFINITION OF DANGER

The Code now requires that a hazard be “an imminent or serious threat” to be considered dangerous. SIU Canada adamantly disagrees with the new definition, as it implies that long-term exposures to hazardous substances, like asbestos for instance, may not be considered “dangerous”. Regardless of the definition, if you are asked to do work you legitimately believe will pose a significant risk to your health and safety now, or your health in the future, you still have the right to refuse dangerous work, and should do so.

2) THE INVESTIGATION PROCESS FOR WORK REFUSAL

The process for investigating a work refusal has also changed, with new mandatory requirements for committee involvement in the investigation and written reporting requirements that previously did not exist.

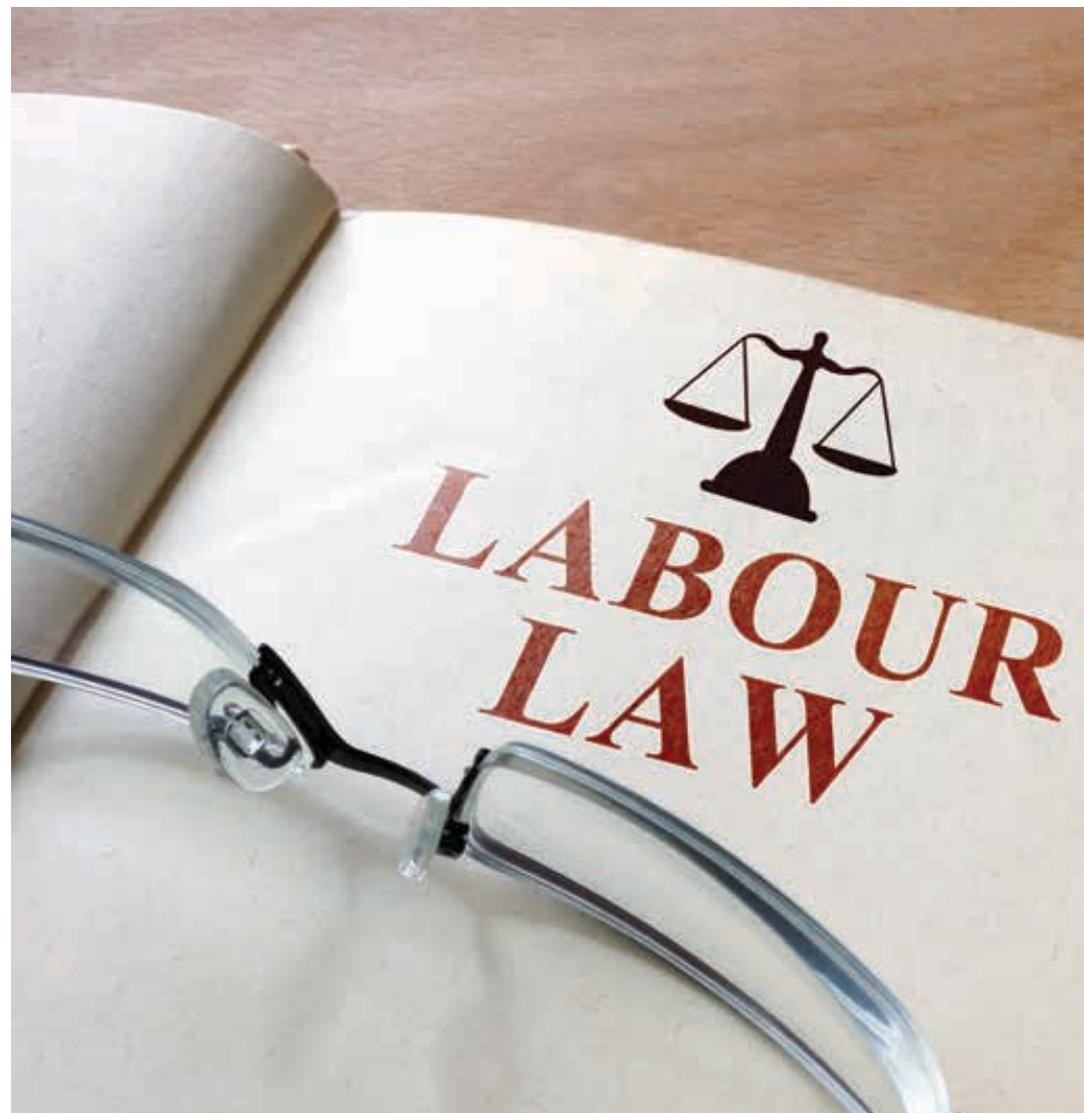
3) WORK REFUSALS BEING RULED AS TRIVIAL, FRIVOLOUS OR VEXATIOUS, OR MADE IN BAD FAITH

The Code now provides both the employer and the Minister of Labour or the minister’s delegate an option to rule an investigation of a work refusal trivial, frivolous or vexatious (troublesome), or made in bad faith. SIU Canada strongly opposes the new language. We believe it is designed to

make workers fearful of refusing work. The federal labour program has also released new documents clarifying the committee’s right to participate in a refusal investigation. The new Interpretations, Policies and Guidelines (IPGs) reiterates that the term “shall participate” requires the Health and Safety Committee to be actively involved from the beginning to the completion of each of the activities identified in the Code. This language should be interpreted to mean that

participation by committee members is (and has always been) a mandatory requirement.

SIU Canada continues to oppose any legislation that reduces the basic health and safety of our members at work. The Conservative government has a legacy of policies that hurt Canadian families. But the good news is we’re just one election away from seeing the change we want. The NDP has been built in partnership with the Canadian labour movement to be a voice for workers. Together, we are committed to building a better Canada, with stronger laws to make sure all workers are healthy and safe on the job. If you believe it’s time to stand up for Canadian workers, vote for the change you want. Support the NDP.



Changements au code de travail du Canada sur la santé et la sécurité

Des changements liés à la santé et à la sécurité ont été apportés au Code du Travail du Canada le 31 octobre 2014. Ces changements s'appliquent uniquement aux travailleurs qui sont régis par le Code de travail du Canada (plutôt que la législation provinciale sur la santé et la sécurité). Trois importantes modifications ont un impact pour les membres du SIU du Canada :

1) LA DÉFINITION DU DANGER

Le code exige maintenant qu'un risque soit « imminent ou un danger grave » pour être considéré dangereux. Le SIU du Canada est fermement en désaccord avec cette nouvelle définition, car il implique que des expositions de longue durée à des substances dangereuses, comme l'amiante par exemple, peuvent ne pas être considérées « dangereuses ». Quelle que soit la définition, si vous êtes tenu à effectuer un travail qui, dans votre opinion, pose un risque significatif

à votre santé et à votre sécurité à ce moment, ou à votre santé dans l'avenir, vous avez toujours le droit de refuser ce travail dangereux et vous devriez agir ainsi.

2) LE PROCÉDÉ D'ENQUÊTE POUR LE REFUS DE TRAVAIL

Le processus pour mener une enquête sur un refus d'effectuer un travail a également changé incluant de nouvelles conditions obligatoires pour toute participation au sein d'un comité dans l'enquête et les exigences de remettre un rapport écrit qui précédemment n'existaient pas.

3) REFUS D'EFFECTUER UN TRAVAIL CONSIDÉRÉ INSIGNIFIANT, FRIVOLE OU VEXATOIRE OU FAIT DE MAUVAISE FOI

Le Code procure maintenant à l'employeur et au Ministre du Travail ou au délégué du Ministre une option pour déclarer une enquête sur un refus de travail insignifiant, frivole ou vexatoire (ennuyeux), ou fait de mauvaise foi. Le SIU du Canada s'oppose fermement à la nouvelle formulation. Nous croyons qu'elle a pour but de rendre les travailleurs craintifs de refuser un travail.

Le programme fédéral sur la main d'œuvre a également publié de nouveaux documents qui clarifient le droit du comité de participer à une enquête sur un refus. Les nouvelles interprétations, politiques et guides (IPG) réitérent que le terme « participation » exige du Comité sur la santé et la sécurité d'être activement impliqué du début à la fin de chacune des activités mentionnées dans le Code. Cette formulation devrait être interprétée pour signifier que la participation par des membres du comité est (et a toujours été) une exigence obligatoire.

Le SIU du Canada continue à s'opposer à toute loi qui réduit les exigences élémentaires en matière de santé et sécurité de nos membres au travail. Le gouvernement conservateur a une foule de politiques qui causent des préjudices aux familles canadiennes. Heureusement toutefois, l'élection prochaine nous permettra d'apporter le changement souhaité. Le NDP a été créé en partenariat avec le mouvement ouvrier du Canada pour être le porte-parole des travailleurs. Ensemble, nous avons pris l'engagement de construire un meilleur Canada, avec des lois plus sévères afin d'assurer que tous les travailleurs bénéficient d'excellents régimes de santé et de sécurité au travail. Si vous croyez qu'il est temps de défendre les travailleurs canadiens, votez pour le changement souhaité. Appuyez le NDP.



Dean Summers Conquers Channel for Charity

Exploit remarquable dédié aux marins du monde



Après 13 heures et 19 minutes d'efforts éprouvants, Dean Summers, Coordinateur national de la Fédération internationale des travailleurs du Transport d'Australie a accompli un exploit que plusieurs avant lui ont tenté en vain de réussir.

After a gruelling 13 hours and 19 minutes, International Transport Workers' Federation Australian National Coordinator Dean Summers completed his Channel Swim attempt, a feat many have tried and failed.

Years of training culminated in Summers being able to finish the swim in an admirable time.

Taking off from Dover, he was greeted on the shores of France by his fellow Belgium ITF Inspector Christian Roos.

Also accompanying Summers on the trip was his daughter Michelle, his partner Kylie and his swimming coach Vlad.

Summers dedicated his swim to the 1.3 million seafarers around the world who sacrifice their time, their labor, and their health, to transport the world's wealth around on merchant ships.

"Although over 90 per cent of the world's trade is carried by sea, seafarers are not recognized for their contributions, and they have largely become an invisible workforce," he said on his website.

"Seafarers are among the most vulnerable and exploited workers in the world. These men and women can spend months, even a year, living and working in extreme conditions and far away from their homes and families.

"While their time at sea can have devastating effects on families at home, the isolation, loneliness, and deprivation a seafarer experiences can severely impact their mental health, too often resulting in anxiety, depression and suicide."

As a result Summers raised funds for Hunterlink Recovery Services which supports maritime workers from around Australia and visiting seafarers from around the world.

Des années d'entraînement ont permis à Summers d'accomplir son exploit dans un temps admirable.

Après avoir quitté Dover, il a été accueilli sur les rives de France par son collègue Christian Roos, son confrère inspecteur de l'ITF en Belgique.

Sa fille Michelle, son partenaire Kylie et son entraîneur Vlad ont accompagné Summers durant son voyage.

Summers a dédié son exploit aux 1,3 millions de marins à travers le monde qui sacrifient leur temps, leurs efforts et leur santé pour transporter les produits des quatre coins du monde à bord de navires marchands.

« Bien que 90% du commerce mondial soit transporté en mer, la contribution des marins n'est pas reconnue et en grande partie, ils sont devenus une main d'œuvre invisible », ajoutait Summers sur son site web.

« Les marins sont parmi les travailleurs les plus vulnérables et les plus exploités au monde. Ces hommes et ces femmes peuvent passer des mois, même une année, à travailler et à vivre dans des conditions extrêmes, loin de leur famille et de leur foyer ».

« Leur temps en mer peut avoir des effets dévastateurs sur leur famille à la maison; l'isolement, la solitude et les privations que connaissent les marins peuvent avoir des effets importants sur leur santé mentale, résultant trop souvent en anxiété, dépression et suicide. »

Pour cette raison, Summers recueille des fonds pour Hunterlink Recovery Services, un organisme qui appuie les travailleurs maritimes d'Australie et les marins des quatre coins du monde.

Source: MarEX / The Maritime Executive LLC

Upgrading Courses for 2016

The STI will be offering the following courses at Piney Point, MD:

Welding:	January 25th - Feb 12th
Basic Tunnel man:	Feb 1st - Feb 12th (to be confirmed)
Advanced Tunnel man:	Feb 15th - 26th (to be confirmed)
Helmsman/AB:	Feb 15th - 26th
Mechanical Assistant:	Feb 15th - 26th
Advanced Chief Cooks:	Feb 8th - 26th (First week - servsafe cert.)

~ Deadline for applications: Sept. 15th ~

Any received after that date are subject to a 'wait list'

~ Your application does not guarantee you a place in the course ~

Cours de perfectionnement en 2016

L'Institut de formation des marins offrira les cours suivants à Piney Point :

Soudage :	25 janvier - 12 février 2016
Préposé au tunnel - Cours de base :	1er février - 12 février 2016 (à être confirmé)
Préposé au tunnel - Cours avancé :	15 février - 26 février 2016 (à être confirmé)
Timonier / Matelot qualifié :	15 février - 26 février 2016
Mécanicien adjoint :	15 février - 26 février 2016
Chef cuisinier - Cours avancé :	15 février - 26 février 2016

Date limite pour les applications - 15 septembre

Toute application reçue après cette date sera sur une liste d'attente
Votre application ne garantit pas une place à un cours

Records Department

Thank you to all of our members for your continued assistance and patience in helping to update the union's files and transition to the new system!

Social Insurance Numbers (SIN)

Starting January 1, 2016, the SIU Canada will no longer be using Social Insurance Numbers (SIN) as an identification number, due to changes in the Law. This means that all members will be issued a NEW reference number which will be used to identify you with the Records Department. More information will be shared at a later date concerning your new reference number.

Official Tax Receipts

As of January 1, 2016, the SIU will be issuing Official Tax Receipts for the dues paid directly to SIU Canada, while the companies will issue Official Tax Receipts for any dues paid directly to them. Therefore, in some cases and for some members, two official tax receipts may be applicable.

Département des dossiers

Nous remercions tous les membres de l'aide qu'ils nous ont apportée et de leur patience afin de mettre à jour les dossiers et d'effectuer la transition des dossiers du Syndicat au nouveau système informatique.

Numéro d'assurance sociale

À compter du 1er janvier 2016, le SIU n'utilisera plus le numéro d'assurance sociale comme numéro d'identification en raison des changements apportés à la Loi. Ce changement signifie que tous les membres recevront un NOUVEAU numéro de référence qui sera employé pour vous identifier avec le département des dossiers. De plus amples détails vous seront transmis à une date ultérieure au sujet de votre nouveau numéro de référence.

Reçus officiels pour fins d'impôt

À compter du 1er janvier 2016, le SIU émettra les reçus officiels pour fins d'impôt des droits et cotisations payés directement au SIU Canada, alors que les compagnies émettront des reçus officiels pour toutes les cotisations qui leur sont payées directement par les membres. Par conséquent, dans certains cas et pour quelques membres, deux reçus officiels pour fins d'impôt pourraient s'appliquer.

Prosperity, pride, pleasure, future and life

I am very pleased because today marks the conclusion of a first step that began more than three years ago, when I decided that the time had come for the Province of Quebec to adopt its first Maritime Strategy. After having become aware that the Province of Quebec has the unique opportunity to become the best access route to the North American market on the East Coast.

We could:

- benefit more from the transportation through the supply chain of goods headed for the large markets in the United States North-East;
- offer rewarding careers to our young population enabling them to live and work in our coastal regions;
- in short, we believe it is obvious that the moment has arrived to focus our energies and to work together to promote the prosperity of the maritime sector in the Province of Quebec.

The maritime economy currently provides 25,000 jobs in the Province of Quebec.

By implementing the maritime strategy, our objective is to create 30,000 new jobs with investments of 9 billion dollars. The St. Lawrence River positions the Province of Quebec as the gateway for the North-East sector of North America. It offers a unique and direct access to the center of the continent, throughout the whole year.

This is why the Province of Quebec Department for the Economy, Innovation and Exports has made the commitment to invest five million dollars between now and the year 2020 to promote the Maritime Strategy and to support the initiatives taken by companies in the private sector to promote the Maritime Strategy and to support the efforts made by companies involved in the Maritime Strategy to gain access to international markets.

But we also continue, every day, to take up the challenges of employment and the development of our work force.

We want to develop a more qualified work force that will enhance Quebec's expertise in this field.

Because the skills and the creativity of our young people and our workers will make the Quebec industry one of the most competitive in the world.

We want to develop our expertise in the maritime sector.

These conditions are required to ensure the success of our strategy which maximizes the use of the St. Lawrence River and gives Quebec companies and corporations the opportunity to improve their own competitiveness.

It is now up to us, together, to direct our energies in order to reach our common goal: the prosperity of Quebec.

*Excerpts from Premier Couillard's
presentation of the Province of Quebec's
Maritime Strategy*

La prospérité, la fierté, le plaisir, l'avenir et la vie

Je suis heureux d'être avec vous parce qu'aujourd'hui marque l'aboutissement d'une première étape qui a débuté il y a plus de trois ans, lorsque j'ai décidé qu'il était temps que le Québec se dote de la première Stratégie maritime de son histoire. Après avoir pris conscience que le Québec avait une chance unique de s'établir comme la porte internationale de l'est de l'Amérique du Nord en matière de marchandises en transit.

Nous pouvons :

- nous insérer davantage dans la chaîne logistique des marchandises en transit, destinées notamment aux grands marchés du Nord-Est américain;
 - offrir des carrières stimulantes à notre jeunesse, qui leur permettraient de s'établir dans nos régions côtières;
 - bref, il était évident pour nous que le moment était venu de canaliser nos énergies et de travailler ensemble à la prospérité du secteur maritime québécois.
- L'économie maritime, c'est actuellement près de 25 000 emplois au Québec.

Avec la Stratégie maritime, nous visons la création de 30 000 emplois et des investissements de 9 milliards de dollars.

Le Saint-Laurent positionne le Québec comme la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord. Il offre un accès unique et direct au cœur du continent, et ce, en toutes saisons.

C'est pourquoi le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations s'est engagé à la hauteur de cinq millions de dollars d'ici 2020 pour promouvoir la Stratégie maritime et appuyer les efforts déployés par des entreprises appartenant à des secteurs liés à la Stratégie maritime pour accéder aux marchés internationaux.

Mais nous continuons également, chaque jour, à relever les défis de l'emploi et de la formation.

Nous voulons former une main-d'œuvre davantage qualifiée qui rehaussera encore l'expertise québécoise en la matière.

Parce que le talent et la créativité de nos jeunes et de nos travailleurs feront de notre industrie québécoise l'une des plus compétitives au monde. Nous voulons développer nos connaissances dans le secteur maritime.

Autant de prérequis au succès d'une stratégie qui maximise l'utilisation de notre fleuve et qui permet aux entreprises d'améliorer leur propre compétitivité.

C'est maintenant à nous, ensemble, de canaliser nos énergies vers un objectif commun : la prospérité du Québec.

*Extraits de la présentation par
Premier Ministre Couillard
de la Stratégie maritime du Québec*

SIU Members ratify five year agreement with Algoma Tankers Limited

After a long drawn out negotiation we are pleased to announce that the members employed by Algoma Tankers have ratified a new collective agreement. The agreement not only offers 5 years of job security but it also provides for excellent wage increases in all 5 years. Our thanks go out to all members for their patience. We would also like to recognise Willie

Ryan and Merv Kennedy for giving up some of their time off to help out with negotiations. Their valuable input was a great help in successfully negotiating this deal.

The five-year agreement provides SIU members working for ATL, wage increases as follows:

- First year – 2.5 % salary increase
- Second year – 3% salary increase

- Third year – 3% salary increase
- Fourth year – Salary increase based on Cost of living index + .5% but not less than 2%
- Fifth year – Salary increase based on Cost of living index + .5% but not less than 2%

Additionally, improvements have been made to leave of absence articles which will allow members to take extended periods of leave with no loss of seniority. Additionally, improvements have been made to travel articles including increases for mileage allowance and a greater number of designated home airports. Algoma Tankers Limited is to contribute to Seafarers' Training Institute which will increase training and upgrading opportunities for members employed at ATL.

Les membres du SIU ratifient une entente de cinq ans avec Algoma Tankers Limited

Après de longues négociations, nous avons le plaisir d'annoncer que les membres à l'emploi de Algoma Tankers ont ratifié une nouvelle convention collective. Non seulement l'entente offre 5 années de sécurité d'emploi mais elle prévoit également d'excellentes augmentations de salaire pendant ces 5 années. Nous remercions tous nos membres pour leur patience tout en reconnaissant particulièrement Willie Ryan et Merv Kennedy pour avoir sacrifié des moments de congé afin d'aider dans les négociations. Leur précieuse

collaboration a grandement contribué à conclure avec succès ces négociations.

L'entente de cinq ans procure aux membres du SIU à l'emploi d'ATL, des augmentations de salaire et d'avantages telles que :

- Première année – Augmentation salariale de 2,5%
- Deuxième année – Augmentation salariale de 3%
- Troisième année – Augmentation salariale de 3%
- Quatrième année – Augmentation salariale basée sur l'indice du coût de la vie + .5% mais d'au moins 2%

Cinquième année – Augmentation salariale basée sur l'indice du coût de la vie + .5% mais d'au moins 2%

De plus, des améliorations ont été apportées aux articles reliés aux autorisations de congé qui permettent aux membres de prendre des congés prolongés sans perte d'ancienneté.

De plus, des améliorations ont été apportées aux articles reliés au transport incluant augmentation de l'allocation par kilomètre et un plus grand nombre d'aéroports désignés le plus près de leur résidence. Algoma Tankers Limited contribuera à l'Institut de Formation des Marins, augmentant ainsi les opportunités de formation et de perfectionnement pour les membres à l'emploi d'ATL.

Retired SIU Members who would like to receive the Canadian Sailor by either regular mail or through the internet are invited to let us know by filling the following coupon.

Les membres retraités du SIU désirant recevoir le Marin canadien par la poste ou l'internet sont priés de nous en aviser en complétant le coupon ci-joint.

Yes, I would like to receive the Canadian Sailor:

Oui, j'aimerais recevoir Le Marin canadien :

By E-mail address / Par Courriel :

By mail / Par la poste :

Name/Nom:

SIU number/Numéro

Address/Adresse

Apt. No:

Town/Ville:

Province:

Code Postal code:

Phone/Téléphone No. :

Please fill out and send the coupon to:

**Seafarers International Union
Records Department**

280 – 9300 Henri-Bourassa Ouest, Montréal QC H4S 1L5

OR / OU

By email to / Par courriel à : records@seafarers.ca

Veillez compléter le coupon et le poster à :

**Syndicat international des marins
Service des dossiers**

*Looking forward to send you your copy of your Union Newspaper
Nous serons heureux de vous faire parvenir le journal de votre Syndicat*

Jim Given

IS A SEAFARING CAREER FOR ME?

The Marine Industry employs men and women who work on a variety of vessels in the deck, engine and galley departments. Jobs are available on cargo vessels, tugs, and passenger vessels which travel to ports in Canada and the USA. Shipboard life is very demanding. Mariners live and work together in a confined and isolated environment, and may be away from home for months at a time. There is often no immediate access to medical care. However, seafaring is a rewarding career, with good pay & benefits. If training is continued, you will have an opportunity to travel all over and be a part of 'the brotherhood of the sea'.

SCHOOL HISTORY

The school opened in 1967 and is dedicated to providing the maritime industry with skilled, physically fit and responsible seafarers. The school emphasizes hands-on training and features state of the art equipment, instructors and facilities in a picturesque setting on the St. Mary's River off the Chesapeake Bay.



GENERAL REQUIREMENTS / PHASES

- Be 18 or older
- Have a Transport Canada Marine Medical
- Have NO criminal record
- Be in good physical, mental & dental health
- Have a valid Passport
- Have a Transport Canada Discharge Book
- Pass Drug & Alcohol Testing

PHASE I – (12 weeks – arrive one week prior for orientation week)

- Vessel Familiarization
- Elementary First Aid / CPR
- Galley Sanitation
- Maritime Security Awareness
- Right To Know
- Personal Safety & Social Responsibilities
- MSC Helo Fire Fighting
- Vessel Operations & Maintenance
- Galley Familiarization

PHASE II

- 90 days at sea with 30 days in each department deck, engine, galley
- Complete Sea Project Book
- Paid a Stipend

PHASE III

- Tank Ship Familiarization DL/LG
- Rate Forming part of a Navigational Watch (deck)
- Or Basic Auxilliary Plant Operations (engine)
- Or Galley Operations (galley)



ENTRY PROGRAM - FREE TRAINING, GUARANTEED 1ST JOB

There is no charge for tuition, room or board for entry-level students and also assures initial employment for graduates. Students are responsible for the cost of travel to the school and the uniform. Excelling in the classroom is not the only requirement – a strong work ethic is needed to succeed. The student is observed and monitored during all phases of training.

Students are required to pass an exam at the end of each course in order to pass the Course. If a student fails the exam, he/she is allowed one additional opportunity to take the exam. If a student fails a course, the case will be referred to the Review Board to decide whether the student should be allowed to continue in the Program. Applicants should be aware that if they do not complete all 5 phases they will not receive certificates for the courses they have taken to that point.

WHAT TO EXPECT / DAILY ROUTINE

The work of a seafarer is physically demanding, and requires a certain level of physical fitness. If you are physically unable to perform essential tasks, you cannot work as a mariner on a ship.

- 04:00 – wake up
- 04:15 – prepare dorm for inspection
- 04:30 – breakfast
- 04:45 – report to work in the Galley
- 07:30 – mustering for morning colors
- 08:00 – march to class
- 08:00 – 11:00 – class
- 11:00 – march to lunch
- 11:30 – report to galley for lunch
- 13:00 – march to class
- 13:00 – 16:00 – class
- 16:00 – march to evening meal
- 16:30 – report to galley evening meal
- 16:30 – 19:30 – galley duty
- 20:00 – lights out

In addition to the daily routine, the apprentice is required to work scheduled 'watches' similar to that on a ship. An ideal candidate must be able to handle the mental/physical aspects of shipboard life. The UA Program is a structured and disciplined program. You will wear a uniform and march to & from class. You must adhere to strict grooming standards. Drug & Alcohol use are prohibited at all times.



THE SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

The Seafarers' Training Institute SIU Members have acquired the reputation of being amongst the best-trained and most qualified sailors in the world. Life aboard ships requires skills and a continuous commitment by sailors and ship officers to ensure safety aboard. Vessels manned by SIU members have one of the best safety records in the world, lower insurance costs, reliability of operations for the employers and most importantly, for the protection and well-being of SIU members.

STI APPRENTICESHIP PROGRAM / PROGRAMME POUR APPRENTIS DE L'IFM

THE PAUL HALL CENTER For Marine Training and Education
 45353 St. Georges Ave., Piney Point, MD 20674
 Information: Diane Given: STI Coordinator, SIU of Canada
 1-905-227-5212 / Email/Courriel: sti-ifm@seafarers.ca



THE PAUL HALL CENTER For Marine Training and Education / LE CENTRE PAUL HALL Formation et éducation maritimes STI APPRENTICESHIP PROGRAM / PROGRAMME POUR APPRENTIS DE L'IFM

SUIS-JE FAIT POUR UNE CARRIÈRE MARITIME?

L'industrie maritime emploie des hommes et des femmes qui travaillent sur divers navires, sur le pont, dans les salles de machines et dans la cuisine. Vous pouvez travailler sur des cargos, des remorqueurs et des navires de passagers au Canada et aux É-U. La vie à bord des navires est très exigeante. Les marins vivent et travaillent ensemble dans un environnement restreint et isolé et ils peuvent être loin de leur foyer pendant des mois. Il arrive souvent qu'ils n'aient pas immédiatement accès aux soins médicaux. Néanmoins, la carrière de marin est gratifiante et offre un bon salaire et de bons avantages sociaux. Si vous poursuivez votre formation, vous aurez l'occasion de voyager à travers le monde et faire partie de la « fraternité des gens de la mer ».

L'ÉCOLE

L'École a ouvert ses portes en 1967 et forme des marins qualifiés, en bonne forme physique et responsables. L'École met l'accent sur la formation pratique. Elle se distingue par son équipement de pointe, ses instructeurs et ses installations situées dans le cadre pittoresque de la rivière St. Mary's au large de la baie de Chesapeake.

EXIGENCES GÉNÉRALES / ÉTAPES

- Avoir plus de 18 ans
- Certificat médical de Transports Canada (TC)
- PAS de casier judiciaire
- Bonne forme physique et mentale, santé dentaire
- Avoir un passeport valide
- Posséder livret de débarquement de TC
- Réussir test d'alcoolémie et de dépistage de drogue

PREMIÈRE ÉTAPE – (12 semaines – arriver une semaine plus tôt)

- Familiarisation avec le navire
- Sensibilisation à la sûreté maritime
- Hygiène de la cuisine
- Familiarisation avec la cuisine
- Droit de savoir
- Sécurité personnelle, responsabilités sociales
- Premiers soins, RCP de base
- Opération du navire et entretien
- Lutte contre l'incendie, utilisation d'un hélicoptère selon le transport maritime militaire des États-Unis

DEUXIÈME ÉTAPE

- 90 jours en mer dont 30 jours dans chacun des services (le pont, la salle des machines et la cuisine)
- Réalisation d'un projet maritime
- Rémunération

TROISIÈME ÉTAPE

- Familiarisation avec le navire-citerne (LD/PL)
- Travail avec l'équipe à la passerelle (pont)
- Ou formation de base sur le fonctionnement auxiliaire (salle des machines)
- Ou sur le fonctionnement de la cuisine (cuisine)

PROGRAMME D'INTRODUCTION / FORMATION GRATUITE – 1^{ER} EMPLOI GARANTI

Il n'y a aucuns frais de scolarité; le logement et les repas sont gratuits pour les nouveaux étudiants. Emploi assuré pour les diplômés. Les étudiants doivent défrayer les coûts pour se rendre à l'école; ils doivent payer leur uniforme et couvrir les frais mentionnés précédemment. Le candidat doit être motivé pour réussir ses examens et autres assignations. Il est observé et suivi de près au cours de toutes les phases de la formation.

Exceller en classe n'est pas la seule exigence. Il devra posséder une éthique professionnelle solide pour réussir. Les étudiants doivent subir un examen à la fin de chaque cours afin de réussir le cours. Si un étudiant échoue un examen, il aura droit à une reprise. Si l'étudiant échoue un cours, son cas sera soumis au Comité d'examen qui décidera si l'étudiant est autorisé à poursuivre le programme. Il est à noter que les candidats qui ne terminent pas les 5 étapes ne recevront pas de certificat pour les cours qu'ils ont suivis.

QUE M'APPORTERA LE PROGRAMME? / PROGRAMME QUOTIDIEN

Le travail d'un marin est physiquement exigeant et demande un certain niveau de forme physique. Si vous êtes incapable d'effectuer les tâches essentielles, vous ne pourrez pas travailler sur un navire.

- | | |
|--|--|
| 04h00 - Lever | 11h30 - Retour à la cuisine |
| 04h15 - Préparer dortoir pour inspection | 13h00 - Aller en classe |
| 04h30 - Petit-déjeuner | 13h00 - 1600 - Cours |
| 04h45 - Se rapporter à la cuisine | 16h00 - Repas du soir |
| 07h30 - Rassemblement levée des couleurs | 16h30 - Retour à la cuisine |
| 08h00 - Aller en classe | 16h30-19h30 - Effectuer les tâches dans la cuisine |
| 08h00 - 1100 - Cours | 20h00 - Coucher |
| 11h00 - Déjeuner | |

Outre le service quotidien, le candidat doit effectuer des quarts semblables à ceux effectués sur les navires. Le candidat idéal doit être capable de gérer les aspects mental et physique de la vie à bord d'un navire. Le Programme pour ANB est un programme structuré et rigoureux. Vous porterez un uniforme et suivrez les cours. Vous devrez vous conformer à des normes vestimentaires strictes. L'alcool et la drogue sont interdits en tout temps.

L'INSTITUT DE FORMATION DES MARINS

Les membres du SIU ont la réputation d'être parmi les mieux formés et les plus qualifiés au monde. Le SIU sait que les marins bien formés et qualifiés travaillent de façon sécuritaire. Les navires où travaillent les membres du SIU ont les meilleurs bilans au monde en matière de sécurité, ont de meilleures primes d'assurance, ont des opérations fiables et, surtout, ont une meilleure protection pour les membres du SIU et leur bien-être.



Ronald Henderson

Brother Ronald Henderson who joined the S.I.U. on July 25th, 1964 passed away on January 7th, 2015 at age 86. He worked on the Quebecois and his last vessel the Arctic.

Confrère Ronald Henderson qui s'est joint au S.I.U. le 25 juillet 1964 est décédé le 7 janvier 2015 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du Quebecois et de son dernier navire l'Arctic.



Clermont Gagné

Brother Clermont Gagné who joined the S.I.U. on October 2nd, 1957 passed away on June 12th, 2014 at age 77. He worked on the Jarvis D. and last worked for Océan Remorquage Québec

Confrère Clermont Gagné qui s'est joint au S.I.U. le 2 octobre 1957 est décédé le 12 juin 2014 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du Jarvis D. et pour Océan Remorquage Québec.



Victor Raveneau

Brother Victor Raveneau who joined the S.I.U. on July 28th, 1973 passed away on March 18th, 2014 at age 74. He worked on the Liquilassie and his last vessel the Algocen.

Confrère Victor Raveneau qui s'est joint au S.I.U. le 28 juillet 1973 est décédé le 18 mars 2014 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé à bord du Liquilassie et de son dernier navire l'Algocen.



Douglas Duffield

Brother Douglas Duffield who joined the S.I.U. on September 1st, 1959 passed away on August 5th, 2014, at age 76. He worked on the Straits and his last vessel the Tadoussac.

Confrère Douglas Duffield qui s'est joint au S.I.U. le 1er septembre 1959 est décédé le 5 août 2014 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du Straits et de son dernier navire le Tadoussac.



Ante Tudorov

Brother Ante Tudorov who joined the S.I.U. on May 5th, 1959 passed away on June 4th, 2014, at age 91. He worked on the Shuniah and his last vessel the Lockeport.

Confrère Ante Tudorov qui s'est joint au S.I.U. le 5 mai 1959 est décédé le 4 juin 2014 à l'âge de 91 ans. Il a travaillé à bord du Shuniah et de son dernier navire le Lockeport.



Stephen O'Brien

Brother Stephen O'Brien who joined the S.I.U. on August 15th, 1978 passed away on January 29th, 2015 at age 55. He worked for N.T.C.L. and he last worked for Woodlands Marine.

Confrère Stephen O'Brien qui s'est joint au S.I.U. le 15 août 1978 est décédé le 29 janvier 2015 à l'âge de 55 ans. Il a travaillé pour N.T.C.L. et pour Woodlands Marine.



Louis Levasseur

Brother Louis Levasseur who joined the S.I.U. on December 5th, 1964 passed away on June 13, 2014, at age 77. He worked on the N.A. Comeau and last worked for Société des Traversiers du Québec.

Confrère Louis Levasseur qui s'est joint au S.I.U. le 5 décembre 1964 est décédé le 13 juin 2014 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du N.A. Comeau et a travaillé pour la Société des Traversiers du Québec.



George Francis

Brother George Francis who joined the S.I.U. on July 17th, 1971 passed away on January 8th, 2015 at age 75. He worked on the Lake Transport and his last vessel the Petrolia Desgagnés.

Confrère George Francis qui s'est joint au S.I.U. le 17 juillet 1971 est décédé le 8 janvier 2015 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé à bord du Lake Transport et de son dernier navire le Petrolia Desgagnés.



Jean Louis Fournier

Brother Jean Louis Fournier who joined the S.I.U. on November 21st, 1956 passed away on February 6, 2015 at age 83. He worked on the Bay-branch and he last worked for Daishowa.

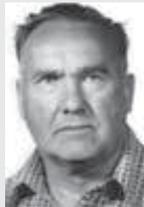
Confrère Jean Louis Fournier qui s'est joint au S.I.U. le 21 novembre 1956 est décédé le 6 février 2015 à l'âge de 83 ans. Il a travaillé à bord du Bay-branch et pour Daishowa.



Josephine O'Toole

Sister Josephine O'Toole who joined the S.I.U. on October 25th, 1955 passed away on September 29th, 2014 at age 83. She worked on the Acadian and her last vessel the Algorail.

Consoeur Josephine O'Toole qui s'est joint au S.I.U. le 25 octobre 1955 est décédé le 29 septembre 2014 à l'âge de 83 ans. Elle a travaillé à bord du Acadian et de son dernier navire l'Algorail.



Robert Bennett

Brother Robert Bennett who joined the S.I.U. on July 22nd, 1976 passed away on June 6th, 2014 at age 91. He worked on the V.W. Scully and his last vessel the Jean Parisien.

Confrère Robert Bennett qui s'est joint au S.I.U. le 22 juillet 1976 est décédé le 6 juin 2014 à l'âge de 91 ans. Il a travaillé à bord du V.W. Scully et de son dernier navire le Jean Parisien.



Onslow Billard

Brother Onslow Billard who joined the S.I.U. on July 4th, 1956 passed away on February 13, 2014 at age 88. He worked on the Soreldoc and his last vessel the Heron Bay.

Confrère Onslow Billard qui s'est joint au S.I.U. le 4 juillet 1956 est décédé le 13 février 2014 à l'âge de 88 ans. Il a travaillé à bord du Soreldoc et de son dernier navire le Heron Bay.



Jean Claude Thibault

Brother Jean Claude Thibault who joined the S.I.U. on April 5th, 1966 passed away on October 26th, 2014 at age 80. He worked on the Thorold and his last vessel the Peter Misener.

Consoeur Josephine O'Toole qui s'est joint au S.I.U. le 25 octobre 1955 est décédé le 29 septembre 2014 à l'âge de 83 ans. Elle a travaillé à bord du Acadian et de son dernier navire l'Algorail.



Morris Howell

Brother Morris Howell who joined the S.I.U. on September 30th, 1978 passed away on January 24th, 2014 at age 83. He worked on the George Hindman and his last vessel the Algonorth.

Confrère Morris Howell qui s'est joint au S.I.U. le 30 septembre 1978 est décédé le 24 janvier 2014 à l'âge de 83 ans. Il a travaillé à bord du George Hindman et de son dernier navire l'Algonorth.



Daniel Maxwell

Brother Daniel Maxwell who joined the S.I.U. on March 24th, 1973 passed away on December 4th, 2014 at age 60. He worked on the Lake Manitoba and his last vessel the Algoway.

Confrère Daniel Maxwell qui s'est joint au S.I.U. le 24 mars 1973 est décédé le 4 décembre 2014 à l'âge de 60 ans. Il a travaillé à bord du Lake Manitoba et de son dernier navire l'Algoway.



Évariste Chevalier

Brother Évariste Chevalier who joined the S.I.U. on June 15th, 1956 passed away on January 21st, 2015 at age 83. He worked on the St. Lawrence and his last vessel the Lucien L.

Confrère Évariste Chevalier qui s'est joint au S.I.U. le 15 juin 1956 est décédé le 21 janvier 2015 à l'âge de 83 ans. Il a travaillé à bord du St. Lawrence et de son dernier navire le Lucien L.



Rufus Haddock

Brother Rufus Haddock who joined the S.I.U. on October 31st, 1986 passed away on March 31st, 2015 at age 86. He worked on the Sir James Dunn and his last vessel the Canadoc.

Confrère Rufus Haddock qui s'est joint au S.I.U. le 31 octobre 1986 est décédé le 31 mars 2015 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du Sir James Dunn et de son dernier navire le Canadoc.



Madonna Wall

Sister Madonna Wall who joined the S.I.U. on January 31st, 1974 passed away on March 31st, 2015 at age 60. She worked on the Tarantau and her last vessel the Rt. Hon. Paul J. Martin.

Consoeur Madonna Wall qui s'est joint au S.I.U. le 31 janvier 1974 est décédé le 31 mars 2015 à l'âge de 60 ans. Elle a travaillé à bord du Tarantau et de son dernier navire le Rt. Hon. Paul J. Martin.



Edward Summers

Brother Edward Summers who joined the S.I.U. on October 11th, 2005 passed away on March 28th, 2015 at age 61. He worked on the Algoscotia and his last vessel the AlgoCanada.

Confrère Edward Summers qui s'est joint au S.I.U. le 11 octobre 2005 est décédé le 28 mars 2015 à l'âge de 61 ans. Il a travaillé à bord du Algoscotia et de son dernier navire l'AlgoCanada.



Ramon Moran

Brother Ramon Moran who joined the S.I.U. on September 9th, 1975 passed away on April 25th, 2015 at age 66. He worked on the Ralph Misener and his last vessel the Laurentian.

Confrère Ramon Moran qui s'est joint au S.I.U. le 9 septembre 1975 est décédé le 25 avril 2015 à l'âge de 66 ans. Il a travaillé à bord du Ralph Misener et de son dernier navire le Laurentian.



Marthe Brassard

Sister Marthe Brassard who joined the S.I.U. on February 26th, 1976 passed away on May 7th, 2015 at age 93. She worked on the Thorold and her last vessel the Catherine Desgagnés.

Consoeur Marthe Brassard qui s'est joint au S.I.U. le 26 février 1976 est décédé le 7 mai 2015 à l'âge de 93 ans. Elle a travaillé à bord du Thorold et de son dernier navire le Catherine Desgagnés.



Vera MacDonald

Sister Vera MacDonald who joined the S.I.U. on July 22nd, 1961 passed away on April 11th, 2015 at age 89. She worked on the Thunder Bay and her last vessel Pierson's Daughters.

Consoeur Vera MacDonald qui s'est joint au S.I.U. le 22 juillet 1961 est décédé le 11 avril 2015 à l'âge de 89 ans. Elle a travaillé à bord du Thunder Bay et de son dernier navire Pierson's Daughter.



Havelock Mason

Brother Havelock Mason who joined the S.I.U. on April 14th, 1949 passed away on May 4th, 2015 at age 89. He worked on the Fort William and his last vessel the Senator of Canada.

Confrère Havelock Mason qui s'est joint au S.I.U. le 14 avril 1949 est décédé le 4 mai 2015 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Fort William et de son dernier navire le Senator of Canada.



Michael Breaker

Brother Michael Breaker who joined the S.I.U. on July 5th, 1976 passed away on June 1st, 2015 at age 58. He worked on the Mantadoc and his last vessel the Arctic.

Confrère Michael Breaker qui s'est joint au S.I.U. le 5 juillet 1976 est décédé le 1er juin 2015 à l'âge de 58 ans. Il a travaillé à bord du Mantadoc et de son dernier navire L'Arctic.



Abderrahmane Bouaraba

Brother Abderrahmane Bouaraba who joined the S.I.U. on November 25th, 2002 passed away on March 6th, 2015 at age 56. He worked on the Anna Desgagnés and his last vessel the Algosoo.

Confrère Abderrahmane Bouaraba qui s'est joint au S.I.U. le 25 novembre 2002 est décédé le 6 mars 2015 à l'âge de 56 ans. Il a travaillé à bord du Anna Desgagnés et de son dernier navire l'Algosoo.



Roméo Duchesneau

Brother Roméo Duchesneau who joined the S.I.U. on April 18th, 1988 passed away on April 17th, 2015 at age 73. He worked for Océan Remorquage Québec and his last vessel the Saunier.

Confrère Roméo Duchesneau qui s'est joint au S.I.U. le 18 avril 1988 est décédé le 17 avril 2015 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé pour Océan Remorquage Québec et de son dernier navire le Saunier.



Anita Dion

Sister Anita Dion who joined the S.I.U. on September 25th, 1972 passed away on June 28th, 2015 at age 88. She worked on the Black Bay and her last vessel the Menihék Lake.

Consoeur Anita Dion qui s'est joint au S.I.U. le 25 septembre 1972 est décédé le 28 juin 2015 à l'âge de 88 ans. Elle a travaillé à bord du Black Bay et de son dernier navire le Menihék Lake.



Claude Ouellet

Brother Claude Ouellet who joined the S.I.U. on August 17th, 2004 passed away on March 15th, 2015 at age 57. He worked on the Saunier and he last worked for Océan Navigation.

Confrère Claude Ouellet qui s'est joint au S.I.U. le 17 août 2004 est décédé le 15 mars 2015 à l'âge de 57 ans. Il a travaillé à bord du Saunier et pour Océan Navigation.



Charles Caron

Brother Charles Caron who joined the S.I.U. on April 13th, 1951 passed away on April 15th, 2015 at age 84. He worked on the Calgadoc and his last vessel the Ferbec.

Confrère Charles Caron qui s'est joint au S.I.U. le 13 avril 1951 est décédé le 15 avril 2015 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Calgadoc et de son dernier navire le Ferbec.



Stanley Burton

Brother Stanley Burton who joined the S.I.U. on August 4th, 1964 passed away on March 16th, 2015 at age 68. He worked on the Everetton and his last vessel the Algowood.

Confrère Stanley Burton qui s'est joint au S.I.U. le 4 août 1964 est décédé le 16 mars 2015 à l'âge de 68 ans. Il a travaillé à bord du Everetton et de son dernier navire l'Algowood.

STRONGER TOGETHER

[Facebook.com/groups/SIUWomensCommittee/](https://www.facebook.com/groups/SIUWomensCommittee/)

SIU CANADA WOMEN'S COMMITTEE

Women working together achieving equality for all!

The SIU Women's Committee (SIUWC) is dedicated to ensuring that our sisters are treated as equals in our industry and beyond. We will work diligently to bring women to the forefront of our trade and maximize their workplace power! The SIU Women's Committee's goal is to foster advancement opportunities for women by fighting sexual harassment, discrimination and violence against women. We applaud our sisters for their hard work and commitment and we fully support the fact that Strong Unions Need Women!

"The SIUWC is committed to ensuring that women are treated as equals in our industry and beyond. **Together we stand in solidarity!**"



SIU CANADA COMITÉ DES FEMMES

Des femmes qui unissent leurs efforts afin d'atteindre l'égalité pour tous!

Le Comité des femmes du SIU est déterminé à assurer que nos consœurs sont traitées sur un pied d'égalité dans notre industrie. Nous ferons tous les efforts afin que des consœurs soient à l'avant-garde de notre industrie et afin de maximiser leur pouvoir en milieu de travail. L'objectif du Comité des femmes du SIU est de favoriser les possibilités d'avancement pour les femmes en luttant contre le harcèlement sexuel, la discrimination et la violence contre les femmes. Nous félicitons nos consœurs pour leurs efforts et leur engagement et nous appuyons pleinement le fait que les syndicats puissants comptent sur la présence de femmes dans leurs rangs.

« Le Comité des femmes du SIU est déterminé à assurer que les femmes sont sur un pied d'égalité à l'intérieur et à l'extérieur de notre industrie. **Ensemble, nous sommes solidaires!** »



James Given - President SIU Canada
- Proud Supporter of the SIU Women's Committee

James Given - Président de SIU Canada
- à l'appui du Comité des femmes du SIU Canada

Catina Sicoli
SIU Women's Committee Chairperson &
SIU Canada Secretary Treasurer

Catina Sicoli
Présidente du Comité des femmes (SIUWC) &
Secrétaire-Trésorière du SIU Canada



Committee members / Membres du comité:

- Ashely Cartwright
- Christine Crossan
- Serena Moores
- Tiffany Carey
- Linda Brunet
- Mary Fortin



PLUS FORTS ENSEMBLE



Group/Groupe: SIU Canada Women's Committee
To join the SIUWC Facebook Group:
Pour rejoindre le groupe SIUWC sur Facebook :
www.facebook.com/groups/siuwomenscommittee