

The Canadian Sailor Le Marin canadien

Tragedy at Sea

Tragédie en mer

Hurricane Joaquin
Sinks El Faro
Claims Lives of
17 SIU Crew Members

L'ouragan Joaquin coule le cargo El Faro
Coûte la vie à 17 membres d'équipage du SIU

ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129



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 With a new government comes a new opportunity for the Canadian Maritime Industry
- 5 L'arrivée d'un nouveau gouvernement procure à l'industrie maritime canadienne une nouvelle opportunité
- 6 Shipowners and Seafarers have responded to the challenge
- 7 Les armateurs et les marins ont relevé le défi.
- 8 SIU Launches two new Government Lawsuits
- 9 SIU lance deux nouvelles poursuites au gouvernement
- 10 ITF steps up cabotage campaign
- 10 L'ITF renforce sa campagne sur le cabotage
- 12 Negotiation Update
- 12 Mise à jour des négociations
- 16 Push for women to obtain equal opportunity
- 17 Opportunités égales pour les femmes et les hommes



- 20 St. Lawrence Seaway cargo down 10 percent from last year
- 20 Réduction de 10 p. 100 du trafic de marchandises sur la Voie maritime

In Memory of the El Faro Crew

En mémoire de l'équipage du El Faro

17 SIU members, eleven members of the SIUNA – affiliated American Maritime Officers and five Polish nationals lost their life in the first days of October when the vessel El Faro went down in a category four hurricane. The ship was riding out 50-foot waves, 140 mph winds in zero visibility. Despite heroic search efforts from the United States Coast Guard, Navy, Air Force and others, good news never arrived.

When the Coast Guard announced the search was ending, SIUNA President Mike Sacco stated: "Although we tried to maintain hope, we were afraid this moment would come. It is difficult to describe the profound grief we are sharing throughout our organization and with the crew members' families".

Photos of our SIU sister and brothers follow:

17 membres du SIU, onze membres de l'American Maritime Officers affilié au SIUNA et cinq citoyens de Pologne ont perdu la vie au début d'octobre lorsque le navire El Faro a sombré dans un ouragan de catégorie quatre. Le navire affrontait des vagues de 50 pieds, des vents de 140 mi/h dans une visibilité nulle. Malgré les plus grands efforts de la Garde côtière, de la Marine, de l'armée de l'air et autres ressources de forces américaines, tous ont attendu de bonnes nouvelles en vain.

Lorsque la Garde côtière a annoncé la fin des recherches, Mike Sacco, Président du SIUNA a déclaré : « Nous avons gardé espoir, mais nous avons appréhendé ce moment. Il est difficile d'exprimer le chagrin que nous partageons tous au sien de notre syndicat et avec les familles de nos membres. »

Photos de notre consoeur et de nos confrères du SIU :



Roan Lightfoot



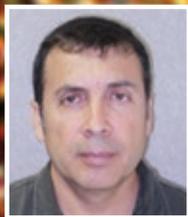
Brookie Davis



Jackie Jones Jr.



Sylvester Crawford Jr.



German Solar-Cortes



Frank Hamm



Carey Hatch



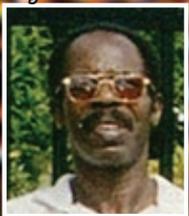
Jack Jackson



Anthony Thomas



Louis Champa



Joe Hargrove



Roosevelt Clark



James Porter



Mariette Wright



Theodore Quammie



Lashawn Rivera



Lonnie Jordan

With a new government comes a new opportunity for the Canadian Maritime Industry



The Election of the Liberal Government in Canada has brought with it renewed hope within the Country in all sectors. Walking down the street is somehow different since October and you can almost feel optimism and a sense of relief that the Conservative machine has been dismantled.

As we are all aware the Conservatives did nothing for the working class in Canada, in fact, they took away rights and freedoms and turned their back on workers every chance they had. Remember C377? C525? all aimed at weakening workers and their representative unions. As for the Maritime Industry the Conservatives were hell bent on destroying it and leaving nothing but the rusted bottoms of Canadian Flag vessels on the shores.

With a new government comes a new opportunity for the Canadian Maritime Industry to bring its vision to Ottawa. We have to work diligently with all of our partners in Maritime to develop policy and goals that work and will set a course for the long term. Canada must explore a shipbuilding policy that allow Canadian Trades to compete for new build contracts. We must also work with Transport Canada to make sure our training needs are met so we continue to have a skilled workforce. Most importantly we have to work hand in hand with our ship owners to make sure we keep CANADIAN

CABOTAGE strong and viable for the long term. It must be protected and strengthened in order for Canada to remain a strong Maritime nation.

New does not guarantee better but one thing we are sure of, nothing can be worse than the Conservative Government that we threw out. We must cooperate with the new government in order to be heard but we must also hold their feet to the fire and make sure they deliver what has been promised. So far we like the path they have chosen and can only hope they don't stray!

We take this time to wish all of our SIU Family a very Happy Holiday Season. Without you the SIU would not be as strong as we are. This year has been trying but we have come through it and are marching back up the hill!!!

AROUND THE PORTS



Kirk Lightbody, Paula Morley, Ashley Cartwright, Tom Carpenter



David Avila



Mike Aldridge

L'arrivée d'un nouveau gouvernement procure à l'industrie maritime canadienne une nouvelle opportunité

Radio-Canada publie le lundi 21 décembre qu'Ottawa renonce à forcer les syndicats à rendre publics leurs états financiers. Les syndicats auraient ainsi été forcés de divulguer la nature de chacune de leurs dépenses de plus de 5000 \$.

Huffington Post on December 23 reports the following: Bill C-377: Liberals halt Controversial Finance Disclosure Rules for Unions. The federal government has taken the first step towards repealing a controversial law that would have required unions to disclose finite details of their spending.

L'élection du gouvernement libéral au Canada a créé un renouveau d'espoir dans tous les secteurs du pays. Se promener à travers les villes depuis octobre est différent et vous pouvez ressentir le sentiment d'optimisme et de soulagement maintenant que la machine conservatrice a été démantelée.

Nous savons tous que les conservateurs n'ont fait rien pour appuyer la classe ouvrière au Canada. En réalité, ils ont bafoué nos droits et nos libertés et ont tourné le dos aux travailleurs à chaque opportunité. Rappelez-vous de C377 et de C525, des projets de loi conçus dans le but d'affaiblir les travailleurs et les syndicats qui les représentent. En ce qui a trait à l'industrie maritime, les conservateurs étaient déterminés à la détruire et ne laisser rien d'autre sur les rivages que des navires rouillés arborant un drapeau canadien.

L'arrivée d'un nouveau gouvernement procure à l'industrie maritime canadienne une nouvelle opportunité d'apporter sa vision à Ottawa. Nous devons travailler diligemment avec tous nos partenaires de l'industrie maritime afin d'élaborer une politique et des objectifs qui fonctionnent et de déterminer des objectifs pour de nombreuses années à venir. Nous devons également collaborer avec Transport

Canada afin d'assurer que nos besoins en formation sont comblés et que nous continuerons à développer une main d'oeuvre qualifiée. De toute première importance, nous devons travailler de pair avec les armateurs canadiens afin d'assurer la vitalité et la rentabilité du CABOTAGE CANADIEN pour de nombreuses années à venir. Il doit être protégé et renforcé afin que le Canada demeure une puissante nation maritime.

Un nouveau régime n'offre aucune garantie mais nous pouvons être assurés qu'il ne peut être pire que le gouvernement conservateur que nous avons rejeté. Nous devons collaborer avec le nouveau gouvernement afin d'être entendus mais nous devons exiger des comptes et assurer qu'il livre ce qu'il a promis. Jusqu'ici, nous aimons la voie qu'il a choisie et ne pouvons qu'espérer qu'il continuera dans cette voie !

Nous profitons de cette opportunité pour souhaiter à toute notre famille du SIU un Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année. Sans vous, le SIU n'aurait pas la puissance qu'il connaît présentement. Nous avons connu une année mouvementée mais avons surmonté tous les obstacles et ensemble nous poursuivrons nos efforts.

AUTOUR DES PORTS



Don Coleman, Nolan Wells, Gary Bond



John Lowe, Tony Pheron, David Hubert

Shipowners and Seafarers have responded to the challenge

A few years ago, many politicians were debating why the Canadian government was removing the 25% tariff on the import of cargo vessels, tankers and ferries. Actually, the tariff was useless because companies, unless forced to, were not buying new vessels. The SIU was demanding the removal of this tariff; we were convinced that such a measure would incite Canadian shipping companies to upgrade their fleets and make their vessels more ecologically friendly and more productive.

Following the removal of this antiquated 25% tariff, major Canadian Companies operating on the Great Lakes have replaced their older vessels by more technologically advanced, more efficient vessels. New self-unloaders and bulkers have been added as well as newer tankers.

SIU members have joined in. Every winter, with the support of the Canadian shipping companies participating in the Seafarers Training Institute, dedicated members attend training courses presented by professional instructors at the Paul Hall Center's Seafarers School of Seamanship in Piney Point, Maryland. Experienced seafarers take this opportunity to upgrade their qualifications and get additional opportunities to get jobs and earn better wages. Again, this winter, the training program is extensive. SIU members have the opportunity to attend a variety of

courses such as Welding, Basic Tunnelman, Advanced Tunnelman, Helmsman, Mechanical Assistant, Advanced Chief Cook (including Servsafe certificate).

An Apprentice Program is also offered by STI to attract women and men in the industry. In addition to training at the School, they will have the opportunity to work onboard a vessel in each of the deck, engine and galley departments.

The world is changing rapidly, faster than at any other time in history. So is the maritime industry and so are the men and women who make our industry run efficiently. Aboard ships registered in Canada you are very likely to see a SIU member enjoying his off duty hours by consulting his portable computer or tablet to become more knowledgeable and more productive.



Espada Desgagnés

Groupe Desgagnés' recent acquisition, the Espada Desgagnés, offers the Company a new window of opportunities to carry oil originating from Western Canada and transported by Enbridge's Line 9B to Montreal East.

The oil will be loaded on the Espada Desgagnés, a double hulled Panamax size vessel and transported to Valero's refinery in Levis, across the St-Lawrence River from Quebec City.

AROUND THE PORTS



George Keeping, Roderick Sandiford



Calvin Chaulk, Norton Munden

Les armateurs et les marins ont relevé le défi.

Il y a quelques années, plusieurs politiciens se demandaient pourquoi le gouvernement canadien enlevait le tarif de 25% sur l'importation des navires de cargaisons, des navires-citernes et des traversiers. En fait, le tarif était inutile parce que les compagnies maritimes, à moins d'être obligées de le faire, n'achetaient pas de nouveaux navires. Le SIU exigeait le retrait de ce tarif ; nous étions convaincus que ce retrait inciterait les compagnies maritimes canadiennes à améliorer leurs flottes et à rendre leurs navires plus écologiques et plus rentables.

The Espada Desgagnés is expected to make two to three trips a week from Montreal's East end to Valero's refinery. Groupe Desgagnés is expected to add another petroleum tanker, similar to the Espada Desgagnés, over the next few months, creating new jobs for SIU sailors.

La nouvelle acquisition du Groupe Desgagnés, le Espada Desgagnés, offre à la Compagnie de nouvelles opportunités de transporter les produits pétroliers provenant de l'Ouest du Canada par le pipeline 9B de la Compagnie Enbridge.

Le pétrole sera chargé à bord du navire-citerne Espada Desgagnés, un navire à double coque de classe Panamax et transporté jusqu'à la raffinerie de Valero à Lévis, en face de Québec, de l'autre côté du fleuve St-Laurent. Il est prévu que le Espada Desgagnés fera de deux à trois voyages par semaine de Montréal à Lévis. Il est également prévu qu'un autre pétrolier, identique au Espada, sera ajouté par Desgagnés au cours des prochains mois, créant de nouvelles opportunités d'emplois aux marins du SIU.

À la suite du retrait de cette loi désuète de 25%, les principales sociétés canadiennes actives sur les Grands Lacs ont remplacé les navires les plus anciens par des navires à la fine pointe de la technologie et plus performants. De nouveaux auto-déchargeurs et des vraquiers ont été ajoutés ainsi que des navires-citernes plus récents.

Les membres du SIU ont emboîté le pas. Chaque hiver, avec l'appui de compagnies maritimes canadiennes participant à l'Institut de formation des marins, des membres suivent des cours de formation présentés par des instructeurs professionnels à l'École de matelotage Paul Hall à Piney Point au Maryland. Les marins chevronnés saisissent cette opportunité d'améliorer leurs qualifications et de mériter de meilleurs salaires. De nouveau cet hiver, le programme de formation est extensif. Les membres du SIU ont l'occasion de suivre un vaste choix de cours de soudage, de cours de base et cours avancé de préposé au tunnel, timonier, mécanicien adjoint ainsi que de cours avancés de cuisinier en chef (comprenant la certification Servsafe).

Un programme d'apprenti est également offert par l'IFM afin de recruter des femmes et des hommes dans l'industrie. En plus de la formation théorique, ils auront l'occasion de travailler à bord d'un navire dans les départements du pont, de la salle des machines et du commissariat.

Le monde change rapidement, plus rapidement qu'à tout autre moment dans l'histoire. L'industrie maritime progresse grâce aux hommes et aux femmes qui veillent à son bon fonctionnement. À bord des navires immatriculés au Canada vous aurez de nombreuses opportunités de rencontrer un membre du SIU consulter son ordinateur portable ou sa tablette afin d'être mieux renseigné et plus performant.

AUTOUR DES PORTS



Shane Vautier, Les Durnford



Clyde Hayman, Chris Chaulk, Dave Lidkea, Fabian Lefrense, Elwyn Nomil

SIU Launches two new Government Lawsuits

Maritime workers challenge temporary foreign work permits issued by the Harper Government

Two Federal Ministers are named in lawsuits for failing to protect Canadian jobs

The Seafarers' International Union of Canada (SIU) has launched two new lawsuits challenging ongoing decisions by the Harper government to grant temporary foreign work permits to foreign maritime workers crewing foreign ships operating in Canadian waters. Canadian law requires that ships carrying passengers or goods between Canadian ports ("cabotage") may only use foreign workers if no qualified Canadian workers are available.

Canada's Minister of Citizenship and Immigration Chris Alexander and Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Steven Blaney are both named as respondents in the lawsuit.

"Qualified Canadian maritime workers have lost more than two thousand jobs," said SIU President Jim Given. "They have been replaced by temporary foreign workers earning just \$2 an hour." The Harper government continued to misuse its authority, says Given, to grant temporary foreign work permits to foreign workers

while passing over Canadian sailors who are ready to work.

To date, 2,100 Canadian jobs have been lost as a result of the federal government not properly enforcing Canadian law requirements. Since 2013, the SIU estimates that approximately 4,000 temporary foreign work permits have been issued by the Government of Canada for domestic shipping despite 25 per cent of Canadian maritime workers being currently unemployed.

The two new SIU lawsuits challenge the temporary work permits recently granted to foreign workers aboard the Amalthea, a Greek flagged ship transporting oil on the St. Lawrence River between Montreal and Atlantic Canada in August, and the New England, a chemical/oil tanker operating in the Maritimes last week.

Canadian-issued work permits show that the Amalthea sailed on the St. Lawrence Seaway between the Port of Montreal and the Maritimes at the end of August with foreign crew earning as little \$2 an hour. The Harper Government issued temporary work

permits to all foreign crew on the Amalthea despite the law stipulating that temporary work permits can only be issued if qualified Canadian workers are not available.

The issue of foreign sailors being granted permits to work in Canada while taking jobs from qualified Canadians continued to be ignored by the Harper government. The SIU has written repeatedly to government on this issue since the beginning of 2013. Recently SIU has intensified its efforts, writing dozens of letters to Minister of Citizenship and Immigration Chris Alexander, Minister of Public Safety Steven Blaney, and Minister of Employment and Social Development Pierre Poilievre and their officials regarding their failure to enforce immigration law and protect Canadian jobs. To date, no acknowledgement has been made and no action has been taken.

On September 8, SIU launched its initial lawsuit with regard to the Cyprian flagged Sparto, seeking a declaration that the temporary work permits should not have been issued to non-Canadian crew to work in Canada and the termination of those work permits.



Manon Vallerand, Carole Brodeur



Dennis Farrell, Augustus King

AROUND THE PORTS

SIU lance deux nouvelles poursuites au gouvernement

Les travailleurs maritimes contestent les permis de travail temporaires émis à des travailleurs étrangers par le gouvernement Harper

Deux ministres fédéraux cités dans des poursuites pour ne pas avoir protégé des emplois canadiens

Le Syndicat international des marins canadiens (SIU) a intenté deux nouvelles poursuites judiciaires contestant les décisions prises par le gouvernement Harper d'accorder des permis de travail temporaires à des travailleurs étrangers composant les équipages de navires étrangers transigeant en eaux canadiennes. La loi canadienne exige que les navires transportant des passagers ou des biens entre des ports canadiens (« cabotage ») peuvent seulement employer des travailleurs étrangers si aucun travailleur canadien qualifié est disponible.

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration Chris Alexander et le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile Steven Blaney ont tous deux été désignés à titre de répondants dans la poursuite.

« Des travailleurs maritimes canadiens qualifiés ont perdu plus de deux mille emplois » a déclaré Jim Given, Président du SIU. « Ils ont été remplacés par des travailleurs étrangers temporaires qui gagnent seulement 2 \$ l'heure. » Le gouvernement Harper continue à faire un usage abusif de son autorité, selon Given, afin d'accorder des permis temporaires de travail à des travailleurs étrangers de préférence à des marins canadiens qui sont prêts à travailler.

Jusqu'à présent, 2 100 emplois canadiens ont été perdus en raison de la mauvaise application par le gouvernement fédéral des exigences de la loi canadienne. Depuis 2013, le SIU évalue qu'environ 4 000 permis de travail ont été émis à des travailleurs étrangers temporaires par le Gouvernement du Canada pour transport maritime intérieur bien que 25 pour cent des travailleurs

maritimes canadiens sont présentement sans emploi.

Les deux nouvelles poursuites du SIU contestent les permis de travail temporaires accordés récemment à des travailleurs étrangers à bord du Amalthea, un navire sous registre de Grèce qui a transporté des produits pétroliers sur le fleuve St-Laurent entre Montréal et la région Atlantique en août et le New England, un navire-citerne de produits chimiques/pétroliers qui transigeait la semaine dernière dans les Maritimes.

Les permis de travail émis par le Canada indiquent que l'Amalthea a navigué sur la Voie maritime du St-Laurent entre le Port de Montréal et les Maritimes à la fin d'août avec un équipage étranger qui gagnait aussi peu que 2 \$ l'heure. Le gouvernement Harper a émis des permis temporaires de travail à tout l'équipage étranger à bord de l'Amalthea bien que la loi stipule que des permis temporaires de travail peuvent être émis seulement si des travailleurs canadiens qualifiés ne sont pas disponibles.

La question des marins étrangers obtenant des permis de travail au Canada tout en prenant les emplois de Canadiens qualifiés continue d'être ignorée par le gouvernement Harper. Le SIU a écrit à plusieurs reprises au gouvernement sur cette question depuis le début de 2013. Le SIU a récemment intensifié ses efforts, écrivant des douzaines de lettres au ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration Chris Alexander, au ministre de la Sécurité publique Steven Blaney, au ministre de l'Emploi et du Développement social Pierre Poilievre ainsi qu'à leurs fonctionnaires concernant leur défaut de faire respecter la Loi sur l'Immigration et de protéger les emplois canadiens. Jusqu'à présent, aucun accusé de réception n'a été fait et aucune mesure n'a été prise.

Le 8 septembre, le SIU a entrepris sa poursuite initiale concernant le Sparto, un navire battant pavillon de Chypre, afin d'obtenir une déclaration à l'effet que les permis temporaires de travail n'auraient pas dû être émis à un équipage non Canadien de travailler au Canada et l'expiration de ces permis de travail.

AUTOUR DES PORTS



Brenda Hann, Cynthia Jones, Shawn Rock, Juanita Harvey-Ingram, Brandon Lefrense, Serena Moores, Shane Harvey, Deon Billard, May Bowerman, Doug Sensabaugh, Keith Brown, Michelle Hodder, Glen De La Cruz, Andy MacKey, Lonna Lawrence, Sean Hackett, John Keeping, Dave Moulard

ITF steps up cabotage campaign

Members of a new ITF cabotage task force have agreed at their inaugural meeting steps to support national cabotage campaigns and to tackle the threat of liberalisation posed by international trade talks.

Cabotage is in place in some form in 47 countries. It is the system of reserving a nation's domestic maritime commerce for its own citizens to ensure the retention of skilled workers and decent jobs for the future of the industry.

But it is under threat from trade talks aimed at liberalisation, such as TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership), TISA (Trade in Services Agreement), CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement) and TPP (Trans-Pacific Partnership).

The task force, which met in Washington DC, USA on 27-28 October, consists of eight affiliates alongside key ITF maritime representatives. Participants discussed the most recent cabotage developments around the world and welcomed the input of trade and legal advisers.

They agreed to identify affiliated maritime unions in countries that are developing cabotage or who are fighting off national attacks to the system, where the ITF could provide practical support and tools to strengthen their campaigns. This would include sharing information about cabotage policies and restrictions around the world.

Dave Heindel, chair of the ITF seafarers' section and secretary-treasurer of the SIU (Seafarers International Union) in the United States, chaired the meeting: "Cabotage is under attack from shipowners and their allies, who are chasing big profits at the expense of national jobs. We're not against free trade. We're pro fair trade.

"We will fight threats to national cabotage in whatever form that is necessary to protect the interests of retaining maritime skills, providing decent jobs for workers in their national waters, supporting coastal communities and to preserve our national security."

Included on the task force are unions representing the USA, Norway, Nigeria, Canada, Brazil, Australia, Greece and the Philippines. Discussions are underway to include additional affiliates from labour supply countries.

James Given, SIU Canada, was elected chair of the task force.

©2015 ITF Global

L'ITF renforce sa campagne sur le cabotage

Lors de sa réunion inaugurale, le nouveau groupe de travail de l'ITF sur le cabotage a adopté des mesures visant à soutenir les campagnes nationales sur le cabotage et à combattre la menace de libéralisation posée par les négociations commerciales internationales.

Le cabotage existe sous une forme ou une autre dans 47 pays. Il s'agit d'un système qui réserve le commerce maritime intérieur d'un pays à ses propres citoyens pour assurer la rétention des travailleurs qualifiés et des emplois décents pour l'avenir du secteur. Mais il est mis à mal par les négociations commerciales

AROUND THE PORTS



Shawn Rock



Clark Coultis, Mariah Dubeau



Gorman Young



Mike Sacco,

SIU president, addresses Cabotage Meeting

Président du SIU, s'adresse à la réunion sur le Cabotage.

visant à libéraliser les échanges, comme le PTCI (Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement – TTIP en anglais), l'ACS (Accord sur le commerce des services – TISA en anglais), l'AECG (Accord économique et commercial global – CETA en anglais) et le PTP (Partenariat transpacifique – TPP en anglais).

Le groupe de travail, qui s'est réuni à Washington, les 27 et 28 octobre, est composé de huit affiliés ainsi que de représentants maritimes de l'ITF. Les participants ont discuté des dernières évolutions en matière de cabotage dans le monde, et salué les interventions des conseillers commerciaux et juridiques.

Le groupe a décidé d'identifier les syndicats maritimes affiliés dans les

pays qui développent le cabotage ou se battent contre les offensives nationales lancées contre ce système, situations dans lesquelles l'ITF peut apporter un soutien concret et des outils pour renforcer les campagnes. Ceci suppose de partager des informations sur les politiques de cabotage et les restrictions partout dans le monde.

Dave Heindel, Président de la Section des gens de mer de l'ITF et Secrétaire-trésorier du SIU aux États-Unis, présidait la réunion: «Le cabotage est pris pour cible par les armateurs et leurs alliés, qui cherchent à engranger des profits plantureux sur le dos des emplois nationaux. Nous ne sommes pas contre le libre-commerce. Nous sommes pour le commerce équitable.»

«Nous nous battons contre les menaces

qui pèsent sur le cabotage national par tous les moyens nécessaires pour conserver les compétences maritimes, fournir des emplois décents aux travailleurs dans leurs eaux nationales, soutenir les communautés côtières et défendre notre sûreté nationale.»

Le groupe de travail comprend entre autres des syndicats représentant les États-Unis, la Norvège, le Nigéria, le Canada, le Brésil, l'Australie, la Grèce et les Philippines. Des discussions sont en cours pour inclure des affiliés de pays pourvoyeurs de main-d'œuvre.

James Given, SIU Canada, a été élu président du groupe de travail.

2015 ITF Global

AUTOUR DES PORTS



Gina Dolhanty-Foster



Elizabeth Hopkins



Jerome Harvey, Corey Herritt, Melvin Fiander

Negotiation Update

OSTC/PITS

The arbitration was held on November 3rd to settle the outstanding issues for the unlicensed members employed at OSTC, Chi-Cheemaun unlicensed and Dockmen/Stockmen as well as Pelee Island Transportation unlicensed. We have received the Arbitrator's decision and the results are as follows;

Pelee Islander - 5 year agreement with wage increases of 1.5% in each year.

OSTC- Dockmen/Stockmen- 5 year agreement with increases of 1.5% in each year.

OSTC-Chi-Cheemaun- 5 year agreement with wage increases of 1.5% per year.

The company argued to have the entire manning scale removed from the CBA while the Union maintained that no jobs should be eliminated. The arbitrator however, ruled that the electricians position was no longer needed and has removed it from the manning scale. All other positions are still protected by the CBA and no further changes can be made without mutual consent of the parties.

Thank you to Jeremy and Naomi Cowen, Ray Plumb, Andy Mackey, Fred Hellyer

and Keith Brown for assisting with the arbitration.

Fettes

Members employed by Fettes Shipping on the tug Sea Eagle II have ratified a new 3 year agreement. After rejecting the company's initial offer we were able to go back to the table and negotiate a deal that was accepted unanimously by the members. The 3 year deal offers excellent increases in wages, travel and boot allowance. Thanks to all the crew for their assistance.

Seaspan Ferries Corporation to add two new builds

As reported previously in the Canadian Sailor, SFC has had a fleet renewal program in place for the last few years. There are two new vessels currently being built in Turkey, which will be completed in the next two years. This is just the beginning of their fleet renewal program. Their aim is to have a total of seven new vessels replace their existing fleet. The fruits of this investment will be coming to light with the launching of the first vessel in June of 2016 with a delivery date to the Port of Vancouver in September 2016. This will be followed by the second vessel in mid 2017. In early December 2015 the SIU met with company officials to discuss the entrance of these new vessels. At this point in time the minimum manning scale will not be completed until the first vessel arrives in

Canada and Transport Canada determines what the scale will be. Being that the new vessels are LNG fuelled, training will be needed for all crews that work on these vessels. SFC has a tentative schedule for training to start in March 2016, and to be completed prior to the arrival of the first vessel. Members will be receiving a detailed outlined package from SFC on the outline and scope of the training requirements. The SIU encourages all members to take advantage of this opportunity. As this secures employment for our members at SFC for many years to come, it will also secure the company's core business in the Port of Vancouver. The names recently selected for the two new vessels are the Seaspan Reliant and the Seaspan Swift.

AROUND THE PORTS



Mike Newell, Cindy Simpson



Wayne Wallace, Eli Chislett, Alfred Scott

Mise à jour des négociations

Owen Sound Transportation / Pelee Island Transportation

La session d'arbitrage a été tenue le 3 novembre afin de régler des questions non résolues pour les membres non brevetés à l'emploi de Owen Sound Transportation et les marins non brevetés et les préposés aux quais et au stockage du Chi-Cheemaun ainsi que les marins non brevetés de Pelee Island Transportation. Nous avons reçu la suivante décision de l'Arbitre :

Pelee Island Transportation : Entente de cinq ans avec augmentations salariales de 1,5% à chaque année.

Owen Sound Transportation : Entente de cinq ans avec augmentations salariales de 1,5% à chaque année.

Owen Sound/Chi-Cheemaun : Entente de cinq ans avec augmentations salariales de 1,5% à chaque année.

La Compagnie a demandé de retirer la dotation en personnel de la convention collective alors que le Syndicat a maintenu qu'aucun

emploi ne doit être éliminé. L'Arbitre a jugé que le poste d'électricien n'était plus requis et l'a retiré de la dotation en personnel. Tous les autres postes sont protégés par la convention collective et aucun autre changement ne peut être apporté sans le consentement des parties.

Nous remercions Jeremy et Naomi Cowen, Ray Plumb, Andy Mackey, Fred Hellyer et Keith Brown pour leur assistance durant les sessions d'arbitrage.

Fettes

Les membres à l'emploi de Fettes Shipping à bord du Sea Eagle II ont ratifié une nouvelle entente de trois ans. Après avoir rejeté l'offre initiale de la Compagnie, nous sommes retournés à la table de négociation et avons obtenu une entente qui a été acceptée par les membres. La convention de trois ans comprend d'intéressantes augmentations ainsi que des allocations de voyage et de bottes de travail. Nous remercions tous les membres d'équipage pour leur appui.

Seaspan ajoutera deux nouveaux navires

Tel que souligné dans nos récentes éditions, Seaspan poursuit le renouveau de sa flotte depuis quelques années. Deux nouveaux navires sont présentement en construction et ils seront en service au cours des deux prochaines années. Ce n'est que le début du renouvellement de la flotte. Les dirigeants désirent que sept navires neufs remplacent la flotte existante avec le lancement du premier navire en juin 2016 qui est attendu au port de Vancouver en septembre 2016. Il sera suivi d'un deuxième navire en 2017.

En décembre 2015, nous avons rencontré des dirigeants de la compagnie dans le but de discuter de l'arrivée de ces nouveaux navires. La dotation en personnel sera déterminée par Transport

Canada dès l'arrivée du navire. Ces nouveaux navires étant propulsés par gaz naturel liquéfié, tous les membres d'équipage obtiendront la formation requise. SFC prévoit que des cours de formation seront offerts à compter de mars 2016 et seront complétés avant l'arrivée du premier navire. Les membres recevront de SFC, une description détaillée du programme et des exigences de formation. Le SIU encourage tous les membres à profiter de cette opportunité. Alors que ce programme protège les emplois de nos membres chez SFC pour de nombreuses années à venir, il protège également les activités de la compagnie au port de Vancouver. Les deux nouveaux navires porteront les noms Seaspan Reliant et Seaspan Swift.

AUTOUR DES PORTS



Frank Taylor, Craig Savoury



Tony Carter, Anthony Munden

West Coast news

NTCL

The 2015 season for NTCL saw some challenges as the water levels along the south portion of the McKenzie River were at record low levels. Despite this the company and crews did a great job completing all deliveries. Most vessels laid up in Inuvik in early October with the crew happy to be going home for some well-earned time off. The barge, NTAL II, was recovered off the coast of Russia mid-season after it broke away from a tow late in the 2014 season.

The 2016 season is projected to be similar to that of this year with low water levels impacting the transiting of the river. The company is hoping to have the vessels return to Hay River early in the season and get the outbound deliveries on their way. The company is currently

Ships Delegates play a Vital Role

The ship Delegate plays a vital role onboard your vessel as your first contact relating to any issue involving the Collective Agreement. Delegates are the Union front line in dealing with issues before they become major problems, or in filing grievances.

If you have an issue onboard, please talk to your Delegate who will in turn assist you as best he can, or he can contact the Union to report the issue and get advice on how to proceed.

Your ship Delegate is aware he can contact the Union directly at any time for any issue. He should also be talking to the Union Patrolman when he boards the vessel to give updates and verify crew lists. Should the ships delegate not be getting answers that he needs we encourage him to contact the area Vice President immediately or the Executive Vice President.

We will be running courses for Ships Delegates in the very near future in order to assist them in performing this duty.

looking at different contracts and trying to identify opportunities outside of their traditional business to utilize their assets in a year round capacity.

Negotiation should be completed by year end or early 2016 and sent out to the membership for ratification. Big thanks to Keith Cociani who was on the negotiating committee.

Lafarge

Lafarge continues to operate its existing fleet of tugs and barges servicing the construction materials markets in British Columbia and Washington State. In 2015, Lafarge increased its flat deck barge fleet by securing three new 8000T barges. In December 2015, the Alison Nicole I will undergo major quadrennial repairs and should re-enter service in February 2016. Lafarge will continue to cycle through barge dry docking in 2016, beginning with the barges Vananda and L'Etoile which are scheduled for the first half of the year. The Marine Division of the business continues to be driven by the Vancouver construction market, with 2016 shaping up to be consistent with 2015 trends.

Coast Guard Station

Our new Federal Government, under the leadership of Prime Minister Justin Trudeau has instructed Minister of Fisheries and Oceans Hunter Tootoo to reopen the Kitsilano Coast Guard station. Harpers Conservative government had shuttered the station in 2013 citing an effort to save money even though BC federation of labour President Jim Sinclair had warned that people would die and our waters would be at risk. All parties hailed the decision to reopen as great news for our city, shores and vessels & crew. The station typically responds to the majority of marine distress calls to the region – about 300 calls a year. One third of the calls are life and death situations, with most calls during the winter months.

It's been a disastrous year for BC's tugboat industry as there has been 6 sinkings recently and regrettably one was the 18-metre tug Harken 10 which sank in the Strait of Georgia in late September. Thankfully the two-person crew managed to safely abandon ship using the smaller crew boat that they were towing.

AROUND THE PORTS



Donald Gouthro, Clarence Dooley, Khatibu Fahatibu, Michel Lavallée, Sheldon Sheppard



Gaetan Beaulieu

Nouvelles de la Côte Ouest

NTCL

La saison 2015 pour NTCL a présenté quelques défis alors que le bas niveau des eaux le long de la partie sud du fleuve McKenzie a été à un niveau record. En dépit de cette situation, la Compagnie et les équipages ont réussi à accomplir toutes leurs livraisons aux collectivités du Nord. La plupart des navires ont été attachés à Inuvik au début d'octobre et les équipages étaient heureux de retourner à leur foyer pour un repos bien mérité. La barge NTAL II, qui s'était détachée lors d'un remorquage en 2014 a été récupérée le long des côtes de Russie.

NTCL prévoit que la saison 2016 sera semblable à 2015 alors que le bas niveau des eaux aura un impact important sur la navigation. La Compagnie espère que les navires seront de retour à Hay River et permettront une reprise des activités tôt au début de la saison. La Compagnie tente de conclure de nouveaux contrats dans des secteurs autres que les activités traditionnelles afin d'utiliser ses équipements tout au long de l'année.

Nous prévoyons que les négociations avec la Compagnie seront complétées à la fin de cette année ou au tout début et seront transmises aux membres pour ratification. Tous nos remerciements à Keith Cociani qui était membre du comité de négociation.

Lafarge

Lafarge continue à exploiter sa flotte de remorqueurs et de barges pour son commerce de matériaux de construction en Colombie-Britannique et dans l'état de Washington. En 2015, Lafarge a augmenté sa flotte de barges à plat pont en acquérant trois barges neuves 8000T. En décembre 2015, le remorqueur Alison Nicole 1 a subi d'importantes réparations et reprendra du service en février 2016. Lafarge poursuivra le cycle d'inspection en cale sèche de ses barges en désignant les barges Vananda et l'Étoile au début de l'année. La Division maritime profite de l'excellent marché de la construction à Vancouver qui devrait être aussi favorable en 2016 qu'il a été en 2015.

Station de la Garde côtière

Notre nouveau gouvernement fédéral, sous la direction du Premier ministre Justin Trudeau, a donné des directives au Ministre des Pêches et Océans Hunter Tootoo de ré-ouvrir la station de la Garde côtière à Kitsilano. Le gouvernement conservateur de Harper avait fermé la station en 2013 sous le prétexte d'épargner de l'argent bien que le Président de la Fédération du travail Jim Sinclair avait averti que des personnes pourraient perdre la vie et que nos eaux seraient en danger. Tous ont bien accueilli la décision en soulignant qu'elle avantagerait notre ville, nos rivages ainsi que et les navires et leurs équipages. La

station répond à la majorité des appels de détresse en mer dans la région, soit environ 300 appels par année. Un tiers des appels sont des situations de vie et mort, la plupart des appels durant les mois d'hiver.

Cette année a été une année désastreuse pour l'industrie du remorquage dans notre région alors que six naufrages ont été rapportés incluant le remorqueur Harken 10 dans le détroit de Georgie en septembre. Heureusement, les deux membres d'équipage à bord ont abandonné le navire et ont eu la vie sauve en utilisant le petit navire qu'ils remorquaient.

Le Délégué joue un rôle essentiel

Le délégué syndical joue un rôle essentiel à bord de votre navire, étant votre première ressource sur toute question relative à votre convention collective. Il est le premier à faire face à des problèmes mineurs avant qu'ils deviennent des problèmes majeurs ou qu'ils soient soumis à un grief.

Si un sujet vous préoccupe à bord, parlez-en à votre Délégué. Il vous aidera de son mieux ou il communiquera avec le Syndicat afin de faire rapport de la situation et d'obtenir des conseils sur la façon de procéder.

Le Délégué de navire sait qu'il peut en tout temps communiquer avec le Syndicat pour tout sujet. Il communique avec le patrouilleur du Syndicat lorsqu'il se rend à bord pour renseigner les membres et vérifier les listes d'équipage. Si le Délégué n'obtient pas les réponses requises, nous l'incitons à communiquer immédiatement avec le Vice-président régional ou avec le Vice-président exécutif.

Nous présenterons très bientôt des cours pour les Délégués de navire afin de les aider à bien remplir leur importante fonction.

AUTOUR DES PORTS



Nolan Wells, Donovan Farrell, Charlie Edmunds, Wanda Pye, Bruce Noseworthy

Push for women to obtain equal opportunity

Prime Minister Justin Trudeau gave Canada its first cabinet with an equal number of men and women for the first time in our country's history. 15 men and 15 women will be fulfilling key roles in a cabinet "that looks like Canada," Trudeau told reporters after he was officially sworn-in as the country's 23rd prime minister. When questioned on the why of this, his simple response was: "Because it's 2015."

His response to giving women responsibility and key roles is matter of fact and to the point. That's the way we like it.

That being said, it is still amazing that in 2015 there is still a need to highlight and push for women to obtain equal opportunity and that some would even question that. There is still work to be done.

Although we are still far from pay equity, we maintain hope that more and more women will be able to occupy a profession exempted from all prejudices.

As women, we are proud that our new Prime Minister has walked the talk and has set the bar high for other nations.

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 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 numéro de référence qui sera employé pour vous identifier avec le Service 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.

AROUND THE PORTS



Andre Coley, Adrian Richard, Robert Lemoine, Mitch Maltby



Blandford Keeping, Marc-André Froment

International Women's Day, 8th of March 2016 - Celebrating union wins for women transport

Note that March 8th, 2016 is International Women's Day - Celebrating union wins for women transport workers to campaign for and secure women transport workers' rights and increase their visibility and participation in the labour movement and fight for gender equality. Some examples of recent wins are the Ethiopian Transport & Communication Workers Unions' Industrial Federation (ETCF) who is celebrating the graduation of the first ever qualified woman bus drivers. The 34 women were actually employed at the bus company in what were traditionally female dominated occupations

of office work. Australian women, with the support of ITF affiliates and the Australian Council of Trade Unions, are also celebrating a big win with having domestic violence leave and other connected provisions worked into their collective agreements.

For more details on this please refer to <http://www.itfglobal.org/en/global/>

We all have a responsibility to end violence as a whole - period! Let's all work together in Solidarity.

Wishing each and every one of you a Healthy, Happy and Safe Holiday Season!

Opportunités égales pour les femmes et les hommes

Premier Ministre Justin Trudeau a composé son premier cabinet avec un nombre égal d'hommes et de femmes pour la première fois dans l'histoire de notre pays. 15 hommes et 15 femmes rempliront des rôles importants au sein d'un cabinet à l'image du Canada. Trudeau a déclaré aux journalistes à la suite de la cérémonie d'assermentation en qualité de 23e Premier ministre de notre pays. Interrogé sur la composition de son cabinet, sa seule réponse fut : « Nous sommes en 2015 ».

Sa réponse de confier à des femmes des responsabilités et des rôles clés fut naturelle et pertinente. Telle que nous l'apprécions.

Cela étant dit, il est surprenant qu'en 2015, il soit nécessaire d'accentuer et de faire un effort pour que les femmes obtiennent des opportunités égales et que la question soit posée.

Bien que nous sommes loin de l'équité

salariale, nous conservons l'espoir que de plus en plus de femmes pourront exercer une profession libre de tout préjugé.

En tant que femmes, nous sommes fières que notre nouveau Premier Ministre passe de la parole aux actes et place la barre très haut pour les autres pays.

La journée internationale de la femme, le 8 mars 2016 – Célébration des victoires des femmes dans le domaine du transport.

Veillez noter que le 8 mars prochain est la Journée internationale de la femme – Une célébration des victoires remportées par les syndicats pour les femmes qui travaillent dans le secteur du transport, de protéger leurs droits, augmenter leur notoriété et leur participation au sein du mouvement syndical et de lutter pour l'égalité hommes-femmes. Des exemples de victoires récentes nous sont données par la Fédération industrielle des travailleurs et travailleuses du Transport

et des Communications de l'Éthiopie qui célèbre la graduation des premières femmes ayant obtenu les qualifications pour la conduite d'autobus. Les 34 femmes occupaient au sein de la compagnie d'autobus des emplois de travail de bureau traditionnellement réservés aux femmes. Des femmes d'Australie, avec l'appui des syndicats affiliés à l'ITF et du Conseil des métiers de l'Australie célèbrent une importante victoire en obtenant le congé pour violence conjugale et autres dispositions reliées dans leur convention collective. Pour de plus amples détails, veuillez consulter <http://itfglobal.org/fr/global/>

Nous avons la responsabilité de maintenir notre solidarité et de mettre fin à la violence. Point final.

Nous souhaitons, à tous et à toutes, nos meilleurs voeux d'un Joyeux Temps des Fêtes empreint de santé et de sécurité.

AUTOUR DES PORTS



John Larsen, Bill Arcand



Gerson Compuesto, Antonio Irorita, Nelson Gao-Ay, Hernane Gotera, Julius Royo

From the Non-Marine Division

The last months were fertile in events on the non-maritime side. SEATU Canada, the Seafarers, Entertainment and Allied Trades Union affiliated with the SIU was certified for the first time in Quebec and will represent a group of workers from Trois Pistoles. We congratulate our Brothers and Sisters and look forward to work with them to continue recruiting other members and give them the opportunity to be represented by a powerful Union.

Ocean-industries

Our brothers and sisters working at the Ocean Industries shipyard in Ile aux Coudres are involved in a variety of projects. Work on the Catatug will soon be completed and be supplemented soon and all is ready to take over, if need be, for the production of additional container barges. The Jean Joseph is in dry dock for its five-year inspection and replacement of steel plates. Members of the Group Ocean Quality Service unit are completing the electrical systems aboard the Ocean Taiga.

Fabrication Navale Ocean

We are very pleased to announce the ratification by overwhelming majority of a five-year agreement. Delegates Christian St-Hillaire and Pierre Emond as well as Port of Quebec Agent Gabrielle Gagné worked very hard throughout the negotiations and deserve our thanks. Most of our members working for Fabrication Navale are currently in Ile aux Coudres helping Industries Ocean employees working on the Jean Joseph. By

the end of November, they will be back on the construction of the container barges for Travaux Maritimes Océan.

Réparation Navale Industrielle

Members are providing their proposals for the upcoming negotiations and we will soon meet Company representatives. Members working for Réparation Navale are tirelessly working at building parts required for the construction of container barges.

The ballast piping system in the pumping station of the North Traverse also requires improvements as the ship is being readied

for a trip to the south. Extensive repairs are being carried out aboard the Amundsen, the Des Groseillers and the Pierre Radisson trading under flag of the Canadian Coast Guard. After being released from the Ile aux Coudres shipyard, the Jean Joseph will head for Quebec City to finalize steel work.

Navigation des Basques

In mid-October, the Heritage 1 has completed a good season of ferry service between Les Escoumins and Trois Pistoles. The equipment in the engine room of the vessel needs to be upgraded. Negotiations for office employees and dock personnel are now under way and once signed and ratified by workers it will become the first SEATU of Canada collective agreement.

Nouvelles de la division non-maritime

Les derniers mois ont été fertiles en événements du côté non-maritime. Une première accréditation SEATU (Syndicat des marins, du divertissement et des métiers alliés) a été recrutée du côté de Trois Pistoles. Également, nous travaillons toujours à recruter d'autres membres ayant besoin de représentation syndicale.

Océan-Industries

Plusieurs projets occupent nos membres du chantier de l'Île aux Coudres : Dans l'atelier, le Catatug sera bientôt complété et tout est prêt pour prendre le relais, au besoin, pour la production de barges de conteneurs supplémentaires. À l'extérieur, le Jean Joseph est en cale sèche pour son inspection quinquennale et pour d'importants travaux de remplacement d'acier. De plus, nos membres QSO (Qualité Service Océan) sont à compléter le système électrique à bord du Océan Taïga.

Fabrication Navale Océan

C'est avec grand plaisir que nous annonçons la ratification d'une entente de cinq ans à la suite du vote des membres de cette unité de négociation. Les Délégués Christian St-

AROUND THE PORTS



Fabian Lefrense, Elwyn Nomil, Edward Murray



Marc Deveault, Henri-Paul Mercier, Luc Larouche, Ronald Desmarais

Le F.-A. Gauthier, premier traversier à être propulsé au gaz naturel liquéfié en Amérique du Nord est maintenant affecté à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Avec un équipage composé de membres du SIU, il remplace le Camille Marcoux qui a rendu de fiers services à la population de la région durant de nombreuses années. La traversée du St-Laurent sera d'environ la même durée pour le nouveau navire mais il pourra accueillir un plus grand nombre de passagers, passant de 600 à 800 et un plus grand nombre de véhicules, passant de 120 à 180 véhicules

Nouveau traversier à Matane New ferry in Matane



The F.-A. Gauthier, the first liquefied natural gas (LNG) ferry to operate in North America is now operating between the ports of Matane, Baie-Comeau and Godbout. With a SIU crew on board, the vessel replaces the Camille Marcoux, the ferry that provided reliable and safe ferry service to the population of the area for many years. Crossing the St-Lawrence River will be approximately the same duration but the new vessel has a greater passenger capacity than the Camille Marcoux, from 600 to 800 passengers and up to 180 vehicles.

Hillaire et Pierre Emond ainsi que l'agente de Québec, Gabrielle Gagné, méritent des félicitations pour leur excellent travail lors de ces négociations. En ce qui a trait aux activités de FNO, la totalité de nos membres sont présentement à l'île aux Coudres afin de prêter main forte à nos membres d'Industries Océan sur le Jean Joseph. À la fin du mois, ils reprendront la construction des barges de conteneurs pour TMO.

Réparation Navale Industrielle

La collecte des demandes des membres en vue des prochaines négociations va bon train et nous serons prêts à rencontrer les représentants de la Compagnie dans un avenir rapproché. Nos membres à l'emploi de Réparation Navale Industrielle travaillent sans relâche à la fabrication de pièces pour la construction de

barges de conteneurs. La tuyauterie de ballast dans la salle des pompes de la Traverse Nord nécessite d'importantes améliorations en vue d'un départ prochain pour le sud. Des travaux généraux de maintenance sont effectués sur l'Amundsen, le Des Groseilliers et le Pierre Radisson, trois navires de la Garde Côtière canadienne. Lorsque libéré du chantier de l'île aux Coudres, le Jean Joseph sera amené à Québec pour finaliser les travaux d'acier.

Navigation des Basques

Une bonne saison s'est achevée à la mi-octobre du côté de la traverse Escoumins Trois-Pistoles. L'Héritage I aura besoin d'une cure de rajeunissement dans la salle des machines. Nous avons commencé les négociations pour les employés de bureau et du personnel de quai en vue d'une première convention SEATU.

AUTOUR DES PORTS



Daniel Gosselin, Steve Molloy, Nicanor Castellano, Susan Brunet, Garylle Dilleso



Gaetan Richard

St. Lawrence Seaway cargo down 10 percent from last year

This season's shipping on the St. Lawrence Seaway is down 10 percent from last year, according to the Chamber of Marine Commerce.

The number of vessels now in the Great Lakes-Seaway system exceeds the five-year average as ships deliver supplies and make a final push to export grain before the Seaway closes Dec. 30.

"The 2015 shipping season has been a bellwether for North American economic trends," said Chamber of Marine Commerce President Stephen Brooks. "Ships are delivering cement, stone, gypsum, aluminum and machinery to support an eight-year high in U.S. construction spending, along with growth in the automotive sector in Great Lakes states. But steep declines in global consumption and pricing have largely halted coal and iron ore exports via the waterway this season and that continues," Brooks said.

Across the board, total year-to-date (April 2 through Nov. 30) cargo on the Seaway was 31.5 million metric tons, down 10.4 per cent, the press release from the Chamber of Marine Commerce said.

New business has helped to offset shortfalls with figures from April 2 to Nov. 30 showing that the St. Lawrence Seaway attracted 1.7 million metric tons of cargo either coming from new origins or heading to new destinations. This included salt imports from Morocco, Egypt and Venezuela to Midwest ports.

Domestic general cargo via the Seaway saw an increase of 27.7 percent this season, which is due mainly to increased shipments of aluminum ingots traveling from Sept-Iles, Quebec to ports in Oswego, New York and Toledo, Ohio for the automotive industry and other uses.

Movements of large-scale machinery and other project cargo like wind turbines nearly doubled this season, up 92 percent.

Year-to-date Seaway shipments of construction materials such as cement and stone were up 15 percent and 20 percent respectively.

© NorthCountryNow.com / North Country This Week

Réduction de 10 p. 100 du trafic de marchandises sur la Voie maritime

Le nombre de navires dans la Voie maritime et les Grands Lacs surpasse la moyenne de cinq dernières années alors que les navires font tous les efforts pour livrer leurs chargements et compléter l'exportation des céréales avant la fermeture de la Voie maritime le 30 décembre.

«La saison 2015 a été un indicateur pour les tendances économiques nord-américaines,» a dit Stephen Brooks, Président de la Chambre de commerce maritime. Les «navires livrent du ciment, des agrégats, du gypse, de l'aluminium et de la machinerie pour appuyer la plus forte hausse des dépenses de construction

aux États-Unis, ainsi que la croissance du secteur automobile dans les états autour des Grands Lacs. Mais les baisses de la consommation et des prix à l'échelle mondiale ont en grande partie arrêté les exportations de charbon et de minerai de fer par la Voie maritime et cette situation continue,» a déclaré Brooks.

AROUND THE PORTS



Bonifacio Develos, Gerson Compuesto



Walter Rose



Michel Dufour, Gaston Bourgeois



© Sylvie Bouchard / Shutterstock.com

De façon générale, le total des cargaisons pour l'année jusqu'ici, (du 2 avril au 30 novembre) sur la Voie maritime ont été de 31,5 millions de tonnes métriques, une baisse de 10,4 pour cent, indiquait le communiqué de presse de la Chambre du commerce maritime.

Les cargaisons de nouveaux clients ont aidé à réduire le déficit pendant cette période alors que la Voie maritime du St-Laurent a attiré 1,7 millions de tonnes métriques de cargaison provenant de nouveaux clients

ou dirigées à de nouvelles destinations, comprenant les importations de sel en provenance du Maroc, de l'Egypte et du Venezuela à destination des ports du Midwest.

Les cargaisons générales domestiques par la Voie maritime ont connu une augmentation de 27,7 pour cent cette année, en raison principalement d'une augmentation des chargements de lingots d'aluminium provenant de Sept-Iles au Québec à destination des ports à Oswego,

New York et à Toledo, en Ohio pour l'industrie automobile et autres produits.

Les chargements de machinerie lourde et autres cargaisons telles que les turbines éoliennes ont presque doublé cette saison, une augmentation de 92 pour cent.

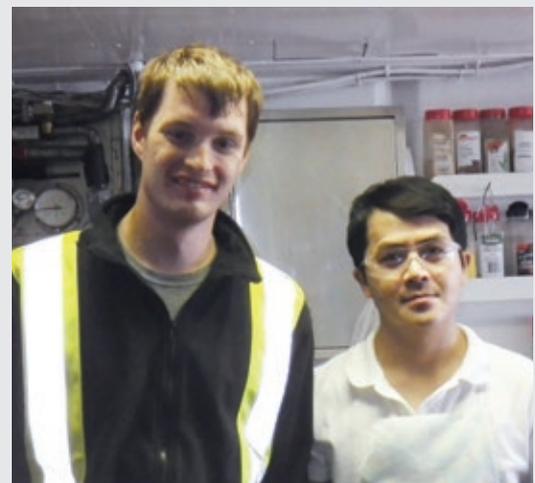
Les expéditions par la Voie maritime de matériaux de construction tels que le ciment et les agrégats ont augmenté de 15 et 20 pour cent respectivement.

© NorthCountryNow.com / North Country This Week

AUTOUR DES PORTS



Alvin Albarracin, Laurent Noel, Francis Nadeau, Frederick Ferland



Simon Robinson, Maffeo Vivero

Canada Must Adopt a Proactive Regulatory Approach for Ballast Water Discharges

The Issue

Ballast water discharges from commercial vessels are necessary for safety and stability. Currently there is a patchwork of Canadian and American ballast water discharge regulations to control the potential transmission of nonindigenous aquatic species on the Great Lakes and St. Lawrence waterway. Canadian vessels must comply while other vessels transiting these same water are exempted.

Compliance with existing American regulations is currently impossible, as no treatment systems are yet proven to work in the unique waters of the Great Lakes and St. Lawrence River. Canadian policy in place since 2006 which requires mid-ocean exchange of ballast water for international vessels entering domestic waters has resulted in no introduction of new species.

Despite the fact that both the United States Coast Guard and the Government of Canada state that the approved technology does not exist, the Government of Canada intends to impose similar regulations that will demand ships install treatment equipment. The federal governments of Canada and the U.S. have put Canadian ship owners in an impossible position;

furthermore, Canadian vessels must achieve this standard while other vessels transiting these same waters are exempted.

The Solution

The Canadian Shipowners Association (CSA) suggests that Canada should implement a five-year regulation that allows for the continuing evaluation and development of alternate technologies that will help to protect our unique bi-national waters. This is a possible solution within Canada's obligations under the international Ballast Water Convention and it is a sensible approach considering the lack of operationally and economically feasible solutions for domestic vessels. We believe that with such an approach, government and industry can develop effective, feasible and achievable technologies to address the risk of aquatic invasive species transfer by domestic vessels.

The CSA has been active in key forums such as the International Maritime Organization, and with the Canadian and American federal governments and Great Lakes states' governments. The CSA has been working with stakeholders and decision makers to collectively find a flexible, bi-national solution that will protect the

environment while enabling commerce to continue.

To assist in finding a feasible technical solution, the CSA has established a Research and Technical Evaluation Fund. The CSA is using this fund to evaluate current technologies and identify new ones that could solve the challenge of operating in cold and fresh waters of the Great Lakes.

While the CSA moves forward seeking a technical solution, it remains solely with the Canadian and American governments to develop a fair, non-discriminatory bi-national regulatory solution; doing so will best protect the environment, the economy, and the inherent benefits of domestic short sea shipping industry that drives \$35 billion of annual benefits to the region.

Stakeholders, including shippers, who depend on our key short sea shipping system, are asked to convey to federal and provincial officials the urgent need for the Government of Canada to implement a sensible regulation.

For more information, please contact Robert Lewis-Manning, President, Canadian Shipowners Association, lewis-manning@shipowners.ca

AROUND THE PORTS



Charles Côté



Angus Fraser, Ian Vivero



Albert Vizario, Roger Grover

Le Canada doit adopter une approche de réglementation proactive pour les décharges de l'eau de ballast

La question

Les décharges de l'eau de ballast des navires commerciaux sont nécessaires pour la sécurité et la stabilité. Il y a actuellement une mosaïque de règlements canadiens et américains sur la décharge de l'eau de ballast afin de contrôler la transmission potentielle des espèces aquatiques non-indigènes sur la voie maritime des Grands Lacs et du St-Laurent. Les navires canadiens doivent se conformer à ces règlements alors que d'autres en transit sur ces mêmes voies d'eau sont exemptés.

La conformité aux règlements américains existants est actuellement impossible, car aucun système de traitement n'a démontré jusqu'à maintenant pouvoir fonctionner dans les eaux toutes particulières des Grands Lacs et du St-Laurent. La politique canadienne en place depuis 2006 qui exige l'échange en haute mer de l'eau de ballast pour les navires internationaux entrant dans les eaux domestiques a eu comme conséquence aucune introduction de nouvelles espèces.

Malgré le fait que la Garde côtière des États-Unis et le gouvernement du Canada déclarent que la technologie approuvée n'existe pas, le gouvernement du Canada a l'intention d'imposer les règlements semblables qui exigeront que les navires installent des équipements de traitement. Les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis ont mis les propriétaires de navires canadiens dans une position impossible; de plus, les navires canadiens doivent atteindre cette norme alors que d'autres navires naviguant dans ces mêmes eaux en sont exemptés.

La solution

L'Association des armateurs canadiens (AAC) suggère que le Canada mette en application un règlement de cinq ans qui permette l'évaluation et le développement en continu des technologies alternatives qui aideront à protéger nos eaux bi-nationales bien particulières. C'est une solution possible dans les obligations du Canada en vertu de la

Convention internationale sur l'eau de ballast et c'est une approche raisonnable considérant le manque de solutions opérationnelles et économiquement réalisables pour les navires domestiques. Nous croyons qu'en adoptant une telle approche, le gouvernement et l'industrie peuvent développer des technologies efficaces, faisables et réalisables afin de faire face au risque de transfert d'espèces aquatiques envahissantes par les navires domestiques.

L'AAC été actif au sein de principaux forums tels que l'Organisation maritime internationale, les gouvernements fédéraux canadiens et américains et les gouvernements des états voisins des Grands Lacs. L'AAC a collaboré avec les intervenants et les décideurs afin de trouver collectivement une solution souple et binationale qui protégera l'environnement tout en permettant au commerce de poursuivre ses activités.

Afin d'aider à trouver une solution technique réalisable, l'AAC a établi un fond de recherche et d'évaluation technique. L'AAC utilise ce fond afin d'évaluer les technologies actuelles et d'en trouver de nouvelles qui pourraient résoudre le défi d'exploiter dans les eaux froides et douces des Grands Lacs.

Alors que l'AAC progresse à découvrir une solution technique, il incombe exclusivement aux gouvernements canadiens et américains de développer une solution réglementaire équitable et non discriminatoire pour les deux pays; ce faisant protégera mieux l'environnement, l'économie et les avantages inhérents de l'industrie du transport maritime de courte distance qui représentent 35 \$ milliards en avantages annuels pour la région.

Les intervenants, comprenant les expéditeurs, qui dépendent de notre système principal de transport maritime à courte distance, sont invités à transmettre aux autorités fédérales et provinciales le besoin urgent pour le gouvernement du Canada de mettre en application une réglementation rationnelle.

AUTOUR DES PORTS



Christopher Derragh, Carl Tremblay, Jeffrey MacPhee



Romeo Bernardo, Jason Bentum, Zhivko Popov, Jerome Omblero

Former Canada Wheat Board to open shipping terminal in Hamilton

The former Canadian Wheat Board is expanding its grain network under new owners – and a new name – with the construction of a year-round shipping terminal in Hamilton.

G3 Canada Ltd. said the 50,000-tonne port facility at the western edge of Lake Ontario will load wheat, soybean and corn grown in Southern Ontario onto Great Lakes ships and rail cars destined for G3's ports in Trois-Rivières and Quebec City and buyers overseas.

Grain "production in Ontario has been growing at a pretty dramatic rate and we've been eyeing this [new terminal] as a key component in our eastern origination strategy for some time now," said Karl Gerrand, chief executive officer of G3.

The terminal will compete with Richardson International Ltd. and Parrish & Heimbecker Ltd., which have terminals at the port, and other well-established agriculture companies in the region.

Mr. Gerrand said G3's terminal, which will cost more than \$50-million and is expected to be ready for the 2017 harvest, will offer rail service using the shortline Southern Ontario Railway to connect with the two major Canadian railways to Quebec so shipments will not halt when the St. Lawrence Seaway closes for the winter.

"We felt it was a real plus to be able to operate year-round," Mr. Gerrand said in an interview from Winnipeg, where G3 has moved into CWB's offices.

After the federal government ended the Canadian Wheat Board's monopoly on buying western Canadian wheat and barley in 2012, CWB began building and buying a network of elevators, port terminals and two grain ships as it transformed into a full-service grain handler to compete with the other agricultural companies that began buying and selling western grains.

In April, 2015, U.S.-based Bunge Ltd. and Saudi Agricultural and Livestock Investment Co. took control of CWB with an investment

of \$250-million.

The transition of the Canadian Wheat Board was completed with the aid of about \$350-million in taxpayers' money.

In addition to seven grain elevators in Western Canada and four in Quebec, G3 has a port terminal in Thunder Bay, Ont., and is in the early stages of designing and building a grain terminal at the Port of Vancouver.

Another four grain handling facilities are being built in Manitoba and Saskatchewan.

Mr. Gerrand said the Hamilton terminal completes the Southern Ontario grain pipeline, and the company will focus on expanding its reach in the Prairies with new inland terminals in Saskatchewan and Alberta that will feed the planned Vancouver terminal, which serves Asian markets.

Mr. Gerrand said the company is not considering a purchase of any Viterra grain assets that Glencore is believed to be trying to sell.

"If there's any opportunity to invest in assets that are already in play, I'd certainly be interested but I don't think Viterra's going to come to market in the way the media has rumoured it to be," he said.

The disappearance of the wheat board remains controversial in parts of the Prairies. Some farmers have welcomed the chance to sell their crops to a handful of buyers that offer competitive prices. Others say they miss the certainty of price and delivery the wheat board offered.

A group of farmers that calls itself Friends of the Canadian Wheat Board is pursuing a class action lawsuit in federal court, arguing the federal government shortchanged farmers \$720-million in the final year of the board's monopoly.

AROUND THE PORTS



Francis Olivier, Jean-Eudes Fraser, Nelson Auger, Corey McLachlan, Yannick Vezina, Marc-Antoine L'Heureux



Josée Verreault, Sylvie Paquette

Un nouveau terminal sera exploité à l'année longue à Hamilton

La Commission canadienne du blé porte un nouveau nom et sous la direction de nouveaux propriétaires, elle augmentera son réseau d'approvisionnement et construira un terminal à Hamilton. Ce terminal sera exploité durant toute l'année.

G3 Canada Ltd a indiqué que l'installation portuaire de 50 000 tonnes à l'extrémité ouest du lac Ontario chargera le blé, le soja et le maïs cultivé en Ontario à bord de navires des Grands Lacs et de wagons ferroviaires à destination des ports à Trois-Rivières et Québec ainsi qu'à des clients à l'étranger.

Le grain « produit en Ontario a progressé à un taux assez spectaculaire et nous avons considéré ce nouveau terminal un composant clé dans notre stratégie du côté Est du pays depuis quelque temps, » a déclaré Karl Gerrand, chef de la direction de G3.

Le terminal concurrencera Richardson International Ltd. et Parrish & Heimbecker Ltd., qui ont des terminaux dans ce port et d'autres sociétés d'agriculture bien établies dans la région.

M. Gerrand a dit que le terminal de G3, qui coûtera plus que \$50-million et devrait prêt pour la récolte de 2017, offrira un service ferroviaire en utilisant les installations de la Southern Ontario Railway pour se relier aux deux principaux réseaux de chemins de fer canadiens au Québec permettant

de poursuivre les activités de l'entreprise lorsque la Voie maritime du St-Laurent ferme pour l'hiver.

« Nous croyons profiter en poursuivant nos activités à l'année longue » déclarait M. Gerrand lors d'une entrevue à Winnipeg, où G3 occupe les bureaux de la Commission canadienne du blé (CCB).

Lorsque le gouvernement fédéral a mis un terme au monopole de la CCB pour l'achat de blé et d'orge de l'Ouest du Canada en 2012, le CCB a commencé à construire et à acheter un réseau d'élévateurs, de terminaux portuaires et deux navires transporteurs de céréales afin de concurrencer les autres entreprises agricoles qui ont commencé à acheter et à vendre les produits de l'Ouest.

En avril 2015, Bunge Ltd. une société américaine et Saudi Agricultural and Livestock Investment Co. une société saoudienne ont pris le contrôle de la CCB avec un investissement de \$250-million.

La transition de la CCB a été accomplie à l'aide d'environ 350 \$ millions provenant des contribuables.

En plus de sept élévateurs à grains dans l'Ouest du Canada et de quatre autres au Québec, G3 a un terminal à Thunder Bay, en Ontario et il construit un terminal de

grains au port de Vancouver.

Quatre autres installations de stockage de grains sont présentement construites au Manitoba et en Saskatchewan.

M. Gerrand dit que le terminal de Hamilton permet de desservir le sud de l'Ontario et que la société portera son attention afin d'accroître sa portée dans les Prairies avec de nouveaux terminaux en Saskatchewan et en Alberta qui alimenteront le terminal prévu à Vancouver, qui dessert les marchés asiatiques.

M. Gerrand a dit que la société ne considère pas l'achat d'installations de Viterra. « Si des opportunités se présentent d'investir dans des installations présentement actives, je serais intéressé mais je ne crois pas que Viterra soit sur le marché tel que les rumeurs des médias laissent entendre », dit-il.

La disparition de la Commission demeure un sujet de controverse dans certaines régions. Quelques producteurs ont bien accueilli l'occasion de vendre leurs produits à une poignée d'acheteurs qui offrent des prix concurrentiels. D'autres disent qu'ils manquent la certitude de prix et de livraison que la Commission offrait.

Un groupe de producteurs qui portent le nom d'amis de la Commission canadienne du blé a intenté un recours collectif devant la Cour fédérale en faisant valoir que le gouvernement fédéral a lésé les producteurs de 720 \$ million durant la dernière année du monopole de la Commission.

AUTOUR DES PORTS



Sébastien Proulx, Robert Beaulieu



Shane Vautier, Bernard Grandy, Dillon Keeping, Christopher Hatcher



Seafarers Training Institute

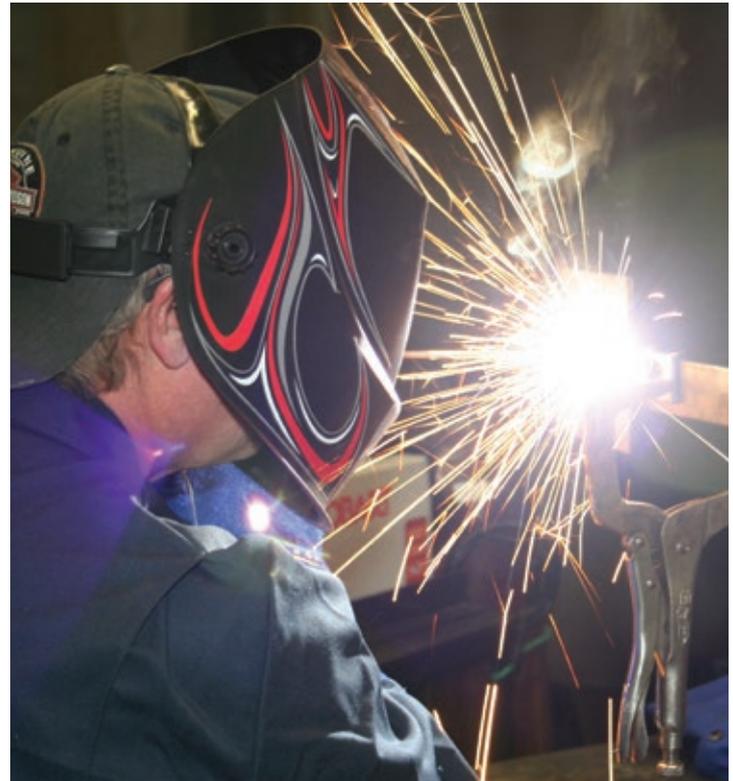
We are very pleased with the interest shown for all courses. The list of participants for the 2016 STI courses have been chosen and participants should have received an email or notification by phone of the dates they will be attending Piney Point. If for whatever reason you are unable to attend there is a 'wait list' of participants wanting to attend the courses. Please note that anyone currently holding a passport other than Canadian will also be required to have a B1/ B2 Visa in order to attend the courses. It is the responsibility of the participant to ensure that ALL travel documents are current. The dates of the courses are listed below:

- Welding - January 25th - Feb 12th
- Basic Tunnel man – Feb 15th -19th
- Advanced Tunnel man - Feb 15th - 26th (first week welding)
- Helmsman/AB - Feb 15th - 26th
- Mechanical Assistant - Feb 15th - 26th
- Advanced Chief Cooks - Feb 8th – 26th (First week – servsafe cert.)

Piney Point is a state of the art marine school which recently underwent a multi-million dollar upgrade – with improvements being made in various departments, including classroom expansion, hotel improvements, apprentice dorms, library, roads and walkways. The most impressive improvements are the 3 – 360o full mission bridge simulators along with 3 other integrated simulators which work simultaneously with the new full mission engine room simulator to give 'real life onboard' simulation. The workshop has been equipped with new lathes, and the simulator annex now boasts new radar equipment. Renovations also included the installation of a new crane simulator.

The Paul Hall Center – which includes, among other components, the Seafarers Harry Lundeberg School of Seamanship and the Joseph Sacco Fire Fighting and Safety School – offers more than 70 U.S. Coast Guard-approved classes, many of which emphasize hands-on training.

The STI Apprentice Program will begin January 25th, 2016 and will



include 15 weeks of training at the school, followed by a 90 day term onboard a Canadian vessel – in which 30 days will be spent in each of the deck, engine and galley departments. The participants will then return to Piney Point for a final month of training with more emphasis being placed on the department of their choice. The participant is then guaranteed employment onboard a Canadian vessel with the usual 90 day probationary period. For further information on the Apprentice Program, please visit our website at: <http://www.seafarers.ca/unlicensed-apprentice-program/>

Or call Diane Given at the Thorold Union Hall. 905-227-5212

AROUND THE PORTS



Art Seymour, Calvin Chaulk, Vladlen Rimerov, Eric Duplessis



Guy Marano, Jonas Lingling



Institut de formation des marins

Nous sommes très heureux de l'intérêt démontré par les membres pour tous les cours de formation. Les participants pour les cours offerts par l'IFM en 2016 ont maintenant été choisis et ils devraient avoir reçu un courriel ou un appel les informant des dates qu'ils sont attendus à Piney Point. Si vous ne pouvez être présent à la date convenue, il y a une liste d'attente de participants désireux de suivre ces cours. Veuillez noter que tout participant détenant un passeport autre qu'un passeport canadien doit également avoir un visa B1/B2 afin de suivre les cours. Les participants ont la responsabilité d'assurer que TOUS leurs documents de voyage sont en règle. Voici les dates des cours :

Soudage :- 25 janvier : 12 février
Préposé au tunnel (Cours de base) : 15 au 19 février
Préposé au tunnel (Cours avancé) : 15 au 26 février
Cours de soudage durant la première semaine
Timonier /matelot qualifié : 15 au 26 février
Mécanicien adjoint : 15 au 26 février
Chef cuisiniers (Cours avancé): 8 au 26 février - (première semaine - Certification servsafe.)

Le centre de formation et de perfectionnement à Piney Point est à la fine pointe de la technologie et il a subi des améliorations de plusieurs millions dans les salles de classe, les installations hôtelières, les dortoirs des apprentis, la bibliothèque et les voies de communications. Les améliorations les plus impressionnantes comprennent les trois simulateurs de passerelle de 360° et d'autres simulateurs intégrés qui fonctionnent simultanément avec le simulateur de la salle des machines afin de créer une simulation proche de la réalité à bord. L'atelier a été équipé de nouveaux tours et l'annexe de simulateur revendique maintenant le nouveau matériel radar. Les rénovations ont également compris l'installation d'un nouveau simulateur de grue.

Le centre Paul Hall, qui comprend, entre autres l'École de matelotage

Harry Lundeberg et l'École Joseph Sacco de lutte contre les incendies, offre plus de 70 classes approuvées par la Garde côtière américaine qui mettent en valeur la formation pratique.

Le programme d'apprentissage de l'IFM débute le 25 janvier 2016. Il comprend 15 semaines de formation en classe et un programme de 90 jours à bord d'un navire canadien réparti en volets de 30 jours dans les départements du pont, de la salle des machines et du commissariat. Les participants reviennent ensuite à Piney Point pour un dernier mois de formation alors qu'une plus grande emphase est placée sur le département de leur choix. Le participant est alors assuré d'un emploi à bord d'un navire canadien pour la période habituelle de probation de 90 jours. Pour de plus amples détails sur le programme à l'intention des apprentis, consultez : <http://www.seafarers.ca/unlicensed-apprentice-program/> ou appelez Diane Given à la salle d'embauche de Thorold au 905-227-5212



AUTOUR DES PORTS



Charlie Edmunds, Angus Enwood, Randy Chislett, Nolan Wells



Bruce Bryan, Dave Miller

*Merry Christmas
Joyeux Noël*



Holiday Schedule Notice

Please take note that our offices and hiring halls will be closed from December 24th 2015 and will re-open on Monday January 4th 2016.

Happy Holidays

Horaire du Temps des Fêtes

Veuillez noter que nos bureaux et salles d'embauche seront fermés à compter du 24 décembre 2015. De retour, le lundi 4 janvier 2016.

Joyeux Temps des Fêtes.

Winter Membership Meeting

Friday, January 29th – 14:00
In Isle aux Morts

Réunion d'hiver des membres

Vendredi, 29 Janvier – 14 h
À Isle aux Morts

Membership Meeting Dates - 2016 – Dates des réunions de membres

Montreal	March 7 Mars	June 6 Juin	September 6 Septembre	December 5 Décembre	Montréal
Quebec	March 8 Mars	June 7 Juin	September 6 Septembre	December 6 Décembre	Québec
Thorold	March 9 Mars	June 8 Juin	September 7 Septembre	December 7 Décembre	Thorold