

The Canadian Sailor Le Marin canadien



Merry Christmas

Joyeux Noël

*The Friendship
of those we serve
is the foundation
of our union*

*L'amitié de ceux que nous servons
est le fondement de notre syndicat*



Seafarers' International Union of Canada
Syndicat international des marins canadiens

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



Seafarers' Training Institute
Institut de formation des marins

Jim Given
President – Président

Diane Given
Coordinator - Coordinatrice



Seafarers' Medical Plan
Régime médical des marins

Jim Given
Chairman – Président

Lynne LeBlanc
Administrator
Administratrice



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 Message du Président
- 5 Union complains of Filipino-crewed ship working in Canada
Un syndicat se plaint d'un navire avec équipage philippin exploité au Canada
- 6 The fight goes on
- 7 La lutte se poursuit
- 8 Bumper Grain Crop creates jobs
- 9 L'excellente récolte crée des emplois
- 10 Negotiations relating to the Trade in Services Agreement (TISA)
- 11 Négociations reliées à l'Accord sur le Commerce des Services (ACS)
- 14 ITF Panama meeting is launchpad for international action
- 15 La réunion de l'ITF à Panama déclenche des actions à travers le monde
- 18 Stop Trump copycats by listening to workers on trade
- 19 Oublions les imitateurs de Trump et écoutons les travailleurs
- 22 Convenience flags spur layoffs
- 23 Les pavillons de complaisance provoquent des mises à pied
- 24 On the West Coast
Sur la Côte Ouest
- 28 Organizing remains our priority
- 29 La syndicalisation demeure notre priorité
- 30 ENOUGH is ENOUGH
ASSEZ c'est ASSEZ
- 31 News of the Non-Marine Category
Rapport de la Catégorie Non-Maritime

President's Message

2016 has been a year that many are glad is headed for the history books. Free Trade Agreements, hard economic times in our Industry, challenging contract negotiations and an election in the United States with shall we say a surprising conclusion.

CETA has been signed and is now heading for ratification. Canadian Parliament is ramming through Bill C30 which contains the changes needed to implement the deal in Canada. Once again little debate, little consultation and absolutely no thought to the bigger picture. As we have said, we are not opposed to trade, but we are opposed to unfair trade deals. Our industry relies on trade but we also rely on our government protecting Canadian Cabotage so we all have a job to go to! The next step for CETA is ratification in the EU parliaments. We are still being told by our comrades in the EU that it is likely to get turned down. We can't bank on this so we continue to work the CDN Government channels to ensure Cabotage protections for the majority of our trade will remain in place. So far the Government is telling us all that is open is Empty Containers, Halifax to Montreal Containers and Dredging. Although this is horrible news we at least think it is fenced in enough that the Canadian Shipping Industry may not die totally. Again, we don't trust the Government enough at this point that we can let our guard down for a second.

TISA, the Trade in Service Agreement, is the next big challenge for Canadian Shipping. It basically extends what is in CETA to other Countries such as Panama. It also takes direct aim at the Offshore Oil and Gas Industry by allowing Foreign Ships and Foreign Crew to work the Canadian Continental Shelf. TISA also contains provisions for Labor Mobility which would make it easier for Foreign Seafarers to obtain permission to work in Canada on Cabotage. We are working very closely with the Canadian Shipowners to stop TISA in its tracks before it gets off the ground. We can tell you with CETA and TISA the SIU and Shipowners have both told the Government we don't need the Maritime Provisions!

Contract talks with the major employers have been going at a snails pace with no agreement reached at time of writing. In fact we have applied for Conciliation with Canada Steamship Lines and are waiting for these negotiations to conclude, one way or the other, before beginning Algoma. Once Conciliation is done we will be bringing some form of document back to the members at CSL for a vote. It will be done differently this year with voting taking place during the offseason so all employees can be together and vote and count the ballots themselves. We will either have a deal or a clear mandate for Industrial action. Transparency in our voting process is very important so that members feel that it is indeed them who are making the decisions that affect their future.

I want to conclude this article by saying that as rough as this year has been there is still a future in the Canadian Maritime Industry. We will find a way to preserve the good jobs and



President Jim Given - Senator V. Peter Harder

wages that we have built over the decades. Yes times are changing, but we can be an important part of that change. Big decisions will have to be made. It won't be easy, and it may be painful as we move forward, but we will move forward. I don't believe those that tell me it's over, that it is just a matter of time before it's gone. The problems are huge but this means we have to find new ways to do things, ways we have never looked at before. It's easy to sit back and criticize Government, or the Union or the Companies for hard times, what's hard is pulling together and creating a new SIU Canada, a Union that adapts to issues and works with all parties to find solutions, fix what's broken, develop a better way and work toward the future. As a Brotherhood we need to take a hard look at ourselves and ask the tough questions; are we a 2017 union and are we thinking progressively? Are we growing with the times or are we stuck in the past? How can we make sure we remain relevant in a changing Industry? Do our rules and regulation reflect today's membership?

In the next few months we will be forming a committee of members to sit down with the President and chart a course for our Union that will take us all into the future together. Voices from across the Union: Youth members, Women members, retired members from all Coasts will come together to talk about what is right and what is wrong. We will create a report to be presented at the membership meetings recommending changes and outlining a path to go forward. Together we will forge into 2017 with vision and determination!

Message du Président

2016 a été une année que plusieurs sont heureux de voir passer à l'histoire. Des ententes de libre-échange, des périodes difficiles dans notre industrie, des négociations complexes et une élection aux États-Unis qui se termine, nous devons souligner, par une conclusion étonnante.

L'Accord économique et commercial entre le Canada et l'Union européenne (AECG) a été signé et se dirige maintenant vers la ratification. Le Parlement canadien impose le projet de loi C30 qui contient les changements requis pour permettre l'adoption de l'accord au Canada. Encore une fois, peu de discussion, peu de consultation et absolument aucune préoccupation pour la situation dans son ensemble. Nous avons déjà dit que nous ne sommes pas opposés aux ententes commerciales, mais nous sommes opposés aux ententes commerciales injustes. Notre industrie dépend du commerce mais nous comptons également que notre gouvernement protégera le cabotage canadien afin que nous puissions avoir un emploi ! La prochaine étape est la ratification de l'AECG par les parlements d'Europe. Nos amis d'Europe nous disent que l'accord sera probablement rejeté. Nous ne pouvons pas compter sur ce rejet et devons recourir aux canaux gouvernementaux qui nous appuient afin d'assurer que la majorité de notre commerce demeurera en place. Jusqu'ici le gouvernement nous dit que seuls les conteneurs vides, les conteneurs utilisés entre Halifax et Montréal et les travaux de dragage sont ouverts. Bien que ces nouvelles soient horribles, nous croyons au moins qu'elles sont limitées et que l'industrie maritime canadienne pourra survivre. De nouveau, nous ne faisons pas assez confiance au gouvernement en ce moment pour relâcher notre vigilance pendant un seul instant.

L'ACS, l'Accord sur le commerce des services est le prochain défi important pour le commerce maritime canadien. Il prolonge fondamentalement les dispositions de l'AECG à d'autres pays tels que le Panama. Il s'adresse également à l'industrie pétrolière et gazière en permettant à des navires et à des travailleurs étrangers de travailler sur le plateau continental canadien. L'ACS contient également des dispositions pour la mobilité de la main-d'oeuvre qui donnent aux marins étrangers l'autorisation de travailler à bord de navires canadiens. Nous travaillons très étroitement avec les

armateurs canadiens afin de mettre un terme à l'ACS avant qu'il prenne effet. Nous pouvons vous assurer qu'avec l'AECG et l'ACS, le SIU et les armateurs ont dit au gouvernement que nous ne souhaitons pas avoir les dispositions maritimes !

Les discussions de convention collective progressent à pas de tortue et aucune entente n'a été conclue au moment d'écrire cet article. En fait, nous avons demandé la conciliation avec Canada Steamship Lines avant de commencer à négocier avec Algoma. Lorsque la conciliation aura été faite, nous présenterons un bulletin de vote aux membres à l'emploi de CSL. Le processus est différent cette année; le vote sera tenu durant la saison morte afin que les membres soient tous réunis et comptent les votes eux-mêmes. Nous aurons donc une entente ou un mandat clair d'action syndicale. La transparence dans notre processus de vote est très importante de sorte que les membres ressentent qu'ils prennent eux-mêmes les décisions qui affectent leur avenir.

Je désire conclure cet article en disant que bien que cette année ait été difficile, l'industrie maritime du Canada offre un excellent avenir. Nous trouverons comment préserver les bons emplois et salaires que nous avons obtenus durant les décennies. Bien sûr les temps changent et nous pouvons contribuer à ce changement. D'importantes décisions devront être prises. Elles ne seront pas faciles et pourraient être douloureuses pendant que nous progressons, mais nous progresserons. Je ne crois pas ceux qui me disent que tout est fini, que c'est juste une question de temps avant qu'il soit disparu. Les problèmes sont énormes mais nous devons trouver de nouveaux moyens de faire les choses, des moyens qui n'ont jamais été considérés auparavant. Il est facile de ne rien faire et de critiquer le gouvernement, le syndicat ou les compagnies pour les périodes difficiles. Ce qui est difficile est d'unir nos efforts et de créer un nouveau SIU Canada, un syndicat qui s'adapte aux questions de l'heure et qui rassemble tous les intervenants afin de trouver des solutions, réparer ce qui est brisé, développer une meilleure façon de faire les choses et de préparer l'avenir. Nous sommes une fraternité et nous devons nous questionner et fournir des réponses; sommes-nous un syndicat de 2017 et pensons-nous progressivement ? Avons-nous évolué ou sommes-nous coincés dans le passé ? Comment pouvons-nous être assurés de répondre aux besoins d'un syndicat dans une industrie en constante évolution ? Notre Constitution reflète-elle les membres d'aujourd'hui ?

Au cours des prochains mois, nous formerons un comité de membres qui accompagnera le Président afin de tracer un plan pour l'avenir. Des participants de tous les secteurs du Syndicat : de jeunes membres, des femmes membres, des membres à la retraite de toutes les régions du Canada pour discuter de ce qui est bien fait et ce qui est mal fait. Nous préparerons un rapport qui sera présenté aux réunions des membres avec des recommandations de changements et de projets pour l'avenir. Ensemble, nous forgerons 2017 avec vision et détermination !

James Given

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Jerome Omblero, Brian Mauger, Henry Courtney, Chris Derraugh

Union complains of Filipino-crewed ship working in Canada

Un syndicat se plaint d'un navire avec équipage philippin exploité au Canada



SAN FRANCISCO – A controversy is brewing in Victoria over the presence in Canadian waters of a ship crewed by ten British officers and 29 Filipino seafarers.

A British company called Global Marine Systems has kept a ship, the Wave Venture, anchored at the pier for four years, its crew repairing underwater cables in Canadian waters. But it's not Canadians doing the work.

"The biggest concern that we have with her, quite simply, it is a foreign crew, on a foreign flagged vessel doing jobs that Canadians can do," Peter Lahay of the International Transport Workers Federation told Cheknews.ca. "This vessel is chartered to Rogers Communication."

The union representing seafarers, the International Longshore and Warehouse Union, based in Vancouver, learned of the ship's presence in Victoria only recently, said union President Rob Ashton.

U.K.-based Global Marine Systems, which has been operating ships at Ogden Point for 27 years, is allowed to use foreign workers due to a waiver granted them by the federal government.

A foreign seafarer can make as little as \$1.26 an hour or as much as three or four bucks an hour. Where Canadian wages are \$20-plus, depending on which company you work for, according to a union member.

An employment contract obtained by the International Transport Workers Federation details the salary for the crew members: 191 regular hours pays out \$482 dollars per month; with an overtime rate of \$3.15 an hour.

"In this case it's a 44 hour work week and 85 fixed hours overtime per month. That means that the seafarer has to work 276 hours per month in order to earn his basic salary. In this case, it works out to about a thousand dollars a month," an ITWF official told Cheknews.ca, "there's fifty jobs on this ship."

The union worries that the federal government will allow more ships like this in Canadian waters. Now a second vessel, the Cable Innovator, is in Victoria to replace the Wave Venture.

SAN FRANCISCO – Une polémique se poursuit à Victoria au sujet de la présence en eaux canadiennes d'un navire avec un équipage composé de 10 officiers britanniques et de 29 marins philippins.

Une compagnie britannique qui porte le nom de Global Marine Systems a gardé un navire, le Wave Venture, à l'ancre depuis quatre ans pendant que son équipage répare des câbles sous-marins en eaux canadiennes. Mais ce n'est pas des Canadiens qui font le travail.

« Notre plus grand souci à ce sujet est tout simplement, qu'un équipage étranger, à bord d'un navire immatriculé à l'étranger effectuent des travaux que des Canadiens peuvent faire » dit Peter Lahay de la Fédération internationale des ouvriers du transport à Cheknews.ca. « Ce navire est affrété à Rogers Communication. »

Le Syndicat représentant les marins, le Syndicat international des débardeurs et magasiniers, basé à Vancouver, a appris tout récemment la présence du navire à Victoria, a dit Rob Ashton, Président du syndicat.

Global Marine Systems qui exploite des navires à Ogden Point depuis 27 ans a l'autorisation d'employer des travailleurs étrangers en vertu d'une autorisation du gouvernement fédéral.

Un marin étranger peut faire aussi peu que 1,26 \$ l'heure ou pas moins de trois ou quatre dollars l'heure. Les salaires canadiens sont de 20 \$ et plus l'heure, dépendamment de la Compagnie qui vous emploie, selon un travailleur syndiqué.

Un contrat de travail obtenu par la Fédération internationale des ouvriers du transport offre tous les détails des salaires versés aux membres d'équipage : 191 heures régulières rapportent 482 \$ par mois et le taux pour heures supplémentaires est de 3,15 \$ par heure.

« Dans ce cas, la semaine de travail est de 44 heures et de 85 heures supplémentaires par mois. Cela signifie que le marin doit travailler 276 heures par mois afin de mériter son salaire de base. Dans ce cas, le revenu mensuel est de mille dollars, » un représentant du syndicat a dit à Cheknews.ca. Il y a cinquante emplois à bord de ce navire. »

Le Syndicat s'inquiète que le gouvernement fédéral permette à un plus grand nombre de navires soient exploités en eaux canadiennes. Un deuxième navire, le Cable Innovator, est à Victoria pour remplacer le Wave Venture.

The fight goes on

Training

Effective January 13th 2017, the Quebec Maritime Sectoral Committee will offer SIU members who meet the required qualifications training courses for the Transport and Handling of Petroleum and Chemical Products as well as Marine Emergency Duties upgrade courses.

Last year, the Committee provided training to 29 licensed crewmembers and to 14 unlicensed crewmembers. In February 2017, a special program for the transport and handling of petroleum products financed by the provincial government will be available. During fiscal year 2017, more training programs financed by the provincial government will be available.



International Transport Workers Federation hold maritime roundtable in Montreal

One hundred and thirty maritime workers from 56 countries met last September to help shape the future of trade union campaigning in the industry.

At a rally before the event, President Jim Given said: "We are proud to host trade unionists from all over the world. They will join us in rallying in Montreal to give a simple message – trade unionists are the voice of the 99%, the ordinary working men and women whose voices are being drowned out by the 1% - the richest in society. One maritime example is the proposed free trade agreements in Canada that would have a huge impact on the shipping industry, and ultimately on workers, both in and outside the country. The bottom line is we want fair trade not free trade"

Dave Heindel, Secretary-Treasurer of SIUNA and chair of the ITF Seafarers section said: "This isn't just a meeting. The Maritime RoundTable is about bringing forward a new generation of activists by raising their skills to face the challenges, and recognize the opportunities, that they will deal with as maritime workers, trade unionists and potentially the movement's future leaders."

Paddy Crumlin, ITF President and Chair of the dockers' section said: "Dockers and seafarers face more potential issues at work than ever before: automation, subcontracting, the race to the bottom on health and safety standards, the rise of multinationals. Employers are thinking about profit margins, and in a lot of cases that's it. If it means workers are impacted, then so be it. There has to be someone there that says that's not ok and that's us, maritime trade unionists. We're here to fight the fights that need fighting to ensure safe, fair workplaces for ordinary people."

We remind all members who are eligible for the training programs provided by the Quebec government to register at the Quebec Hiring Hall. Training courses will be presented at the Institut Maritime du Québec training center (IMQ) in St-Romuald, QC. To be eligible, applicants must be unemployed at the time training is provided, entitled to receive Employment Insurance and be a resident of the Province of Quebec.

If your application is acceptable in accordance with the standards in effect, you will be asked to provide certain documents to ensure your training is entirely paid for.

Transport Canada and Travail Canada are currently studying the situation involving ship cooks.

Actually, Transport Canada has called us to determine what are guidelines in effect when more than a certain number of crew members and/or passengers are on board and only one cook is in on duty. The workload being considerably higher in such circumstances, when should a second cook be added. It is too early, at the present time, to know more about it and the SIU has offered to participate on debates on the matter.

Your certificates must be in order

Please take note that the International Maritime Organization (IMO) recently released a bulletin to all Member States who have ratified the Manila Amendments that they will have to be vigilant and to ensure their members' certification is in order. Some sailors have not renewed their certificates in compliance with the new rules taking effect on January 1st, 2017. We understand some ships involved in coasting trade can obtain a waiver, but we remind all members to ensure their certificates including passport are in order.

Fairness for all

Oceanex has reported a major problem relating to fairness in the way Governments are involved. It is a matter of public knowledge that Marine Atlantic receives subsidies from the federal government for the transport of some commodities. As a matter of fact, we do not see a problem.

We see a problem however because Oceanex is not eligible to receive subsidies when transporting similar cargo to the same destination. How can the government give subsidies to one Canadian company and not support another Canadian company? How can the government support one company when there is not a level playing field. We believe the federal government should give the same subsidies to Oceanex that has been operating in this area for a very long time. The time has come for Members of Parliament to ensure that fairness is in effect in all government dealings conducted in their riding.

We wish you and yours Happy Holidays

Patrice Caron

La lutte se poursuit

Formation

À compter du 13 janvier 2017, le Comité sectoriel maritime du Québec offrira, aux personnes qui en ont fait la demande et qui répondent aux exigences, de défrayer des cours de formation en Transport et manutention de produits pétroliers et chimiques ainsi que des cours de mises à niveau FUM.

L'an dernier, le comité a procuré des cours de formations à 29 membres d'équipage brevetés et à 14 membres d'équipage non brevetés. En février 2017, un programme spécial de financement sera offert pour le transport et la manutention de produits pétroliers. Pour l'année fiscale 2017, nous prévoyons que le financement d'autres cours sera annoncé.

Nous rappelons à tous les membres qui rencontrent les exigences qu'ils peuvent s'inscrire à la salle d'embauche de Québec. Les cours seront présentés au centre de formation de l'Institut maritime du Québec à St-Romuald. Pour être admissibles, les personnes désirant suivre ces cours doivent être sans emploi lors du début des cours, avoir droit à l'Assurance-emploi et être résident de la Province de Québec.

Si votre application répond aux exigences, vous devrez fournir certains documents afin d'assurer que les frais de votre formation sont entièrement défrayés.

Cuisiniers de navire

Transport Canada et Travail Canada étudient présentement la situation des cuisiniers de navire. Transport Canada a communiqué avec nous afin de connaître les directives en vigueur lorsqu'un certain nombre de membres d'équipage et/ou de passagers sont à bord et qu'un seul cuisinier est en devoir. La charge de travail étant considérablement supérieure dans ces circonstances, quand un second cuisinier devrait-il être ajouté. Il est trop tôt pour l'instant d'en savoir davantage et le SIU a offert de participer aux débats sur cette question.

Veuillez prendre note que l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a récemment émis un bulletin à tous les États membres qui ont ratifié les

Amendements de Manille, à l'effet qu'ils doivent faire preuve de vigilance et surveiller la certification des marins. Dans certains cas, des marins n'auraient pas renouvelé leurs certificats en respect des nouvelles règles qui entrent en fonction le 1 janvier 2017. Nous savons que certains navires effectuant du cabotage côtier peuvent obtenir une dérogation de la mise à jour, mais il en demeure un droit de gérance des employeurs de demander ou non d'être certifié.

L'équité pour tous

Oceanex nous a aussi rapporté un problème majeur relativement à l'équité en matière de subvention. Il est connu de tous que Marine Atlantic reçoit des subventions du gouvernement

fédéral. En soit, nous n'y voyons pas de problème mais, là où le bât blesse, ces subventions ne sont pas disponibles à Oceanex qui transporte le même cargo aux mêmes destinations. Comment le gouvernement peut-il favoriser une compagnie canadienne et négliger une autre compagnie canadienne? Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait permettre les mêmes subventions à Oceanex qui opère dans ces eaux depuis très longtemps. Il est temps que les députés fédéraux assurent que l'équité est en vigueur dans toutes les transactions du gouvernement dans leur comté.

Nous vous offrons nos sincères vœux d'un Joyeux Noël et de Bonne Année.

Patrice Caron



La fédération des travailleurs du transport s'est réunie à Montréal

Cent trente travailleurs maritimes de 56 pays se sont réunis à Montréal pour aider à préparer les prochaines campagnes de l'ITF.

Lors d'un rassemblement avant l'événement, Président Jim Given a déclaré : « Nous sommes fiers d'accueillir les syndicalistes des quatre coins du monde. Ils se joindront à nous lors du rassemblement à Montréal pour livrer un message très simple : les syndicalistes représentent 99% de la population alors que la voix des hommes et des femmes est noyée par le 1% - les plus fortunés de notre société. Un exemple dans le secteur maritime est l'accord de libre-échange qui a été proposé au Canada et qui aura un impact énorme sur l'industrie maritime et éventuellement sur les travailleurs, à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Ce que nous voulons est simple : Nous voulons un accord de commerce équitable et non un accord de libre échange. »

Dave Heindel, Secrétaire-trésorier de SIUNA et président de la section des marins de l'ITF a dit : « Ce n'est pas simplement une réunion. Notre rassemblement réunit une nouvelle génération d'activistes et a pour but d'élever leurs qualifications et les préparer à relever les défis. Également, de reconnaître les opportunités qui se présenteront à eux, à titre de travailleurs du secteur maritime, de syndicalistes et de leaders du mouvement syndical dans l'avenir. »

Paddy Crumlin, Président de l'ITF et de la section des débardeurs a déclaré : « Les dockers et les marins font face à des situations de plus en plus importantes au travail : automatisation, sous-traitance, nivellement vers le bas sur les normes de santé et sécurité, la hausse du nombre de multinationales. Les employeurs pensent aux marges bénéficiaires, et c'est tout. Si des travailleurs en paient le prix, qu'il en soit ainsi. Il faut que quelqu'un dise que ce n'est pas correct et c'est notre tâche, à nous, les syndicalistes du secteur maritime. Nous sommes ici pour combattre les luttes qui doivent être combattues afin d'assurer des conditions sécuritaires de travail pour nos confrères et nos consœurs. »

Bumper Grain Crop creates jobs

A bumper grain crop was welcome news as most of the ships that had been laid up returned to service. This has generated many job calls in the hiring halls which allowed many members much needed employment for the end of the year. It is expected to carry over into fit out as there will still be grain needing to be moved in the spring.

Negotiations

Negotiations for Fettes Shipping, Sea Eagle II, and Great Lakes International Towing and Salvage, Petite Forte, are set to begin. We are collecting proposals from the crew and negotiations will begin early in the new year.

The car ferry Chi-Cheemaun went to dry dock in Sturgeon Bay at the end of the season for its' five year inspection. While there the ship will also have the hull sandblasted and painted in preparation for a new design decal which will be applied in the spring. There will also be complete renovations to the lounge areas done this winter. The ship will be returning to Owen Sound in late December.

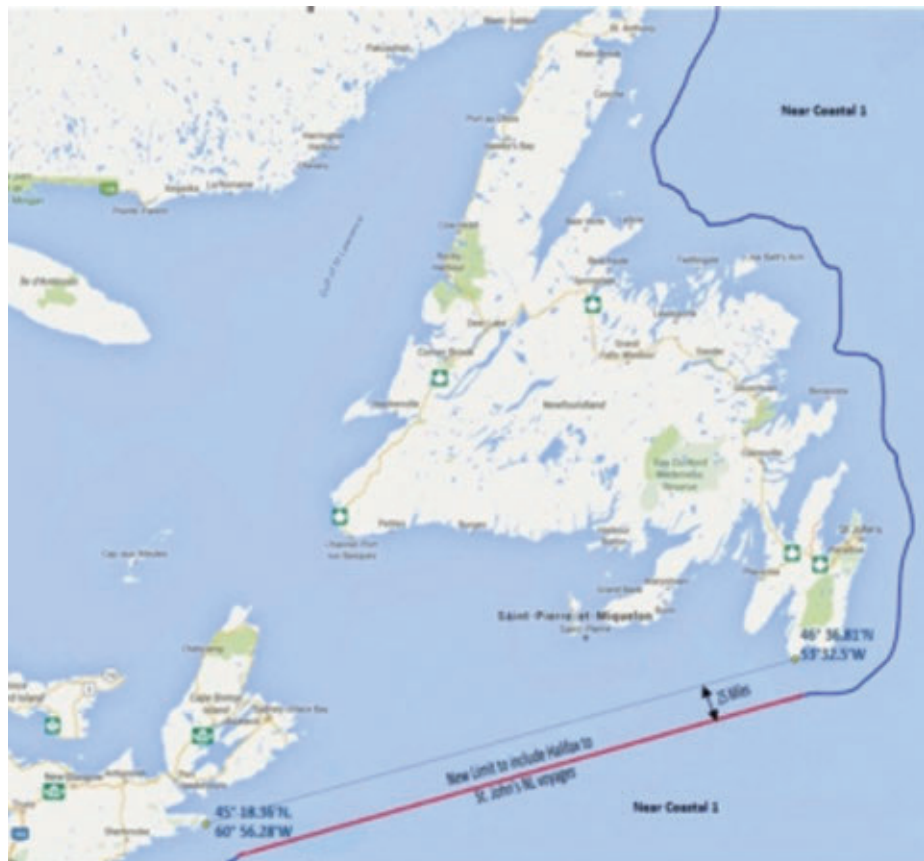
MED Refresher Training Requirements

We have been waiting anxiously for Transport Canada to finalize the criteria with regards to the Marine Emergency Duties refresher courses. Recently the following bulletin has been released and it is excellent news for Great Lakes seafarers.

It is not compulsory for any seafarer after December 31st, 2016 to take a Marine Emergency Duties (MED) refresher training nor to obtain a MED Certificate of Proficiency (CoP), when sailing on a vessel making a:

- Voyage in Sheltered waters;
- Near Coastal, Class 2 voyage;
- Near Coastal, Class 1 voyage on the Great Lakes;

Atlantic Coast Voyage Limits / Limites d'un voyage sur la Côte Atlantique



- Voyage in the waters of the Gulf of St. Lawrence and Cabot Strait, up to 25nm seaward of a straight line joining Cape Canso at 45° 18.36'N, 60° 56.28'W and Cape Pine at 46° 36.81'N, 53°32.5'W (see Annex 2) or
- Voyage in the areas of Queen Charlotte Sound and Hecate Strait, up to 25 nm seaward of a straight line joining Winifred Island at 50° 39' 40" N, 128° 22' 00" W, and Kunghit Island at 51° 56' 37" N, 131° 01' 52" W. (see Annex 3) Within these waters, the current MPR regime remains in force.

After December 31st, 2016, seafarers assigned on the muster list to MED duties and all officers sailing on a vessel making a voyage that is outside of the limits specified in the previous paragraphs are required by the STCW 2010 Manila to take refresher training every 5 years and to hold a CoP in the related MED duties. Also, any seafarer wishing to obtain a new CoC STCW 2010 after December 31st, 2016,

will need to hold the required MED CoP. To obtain a MED CoP, a seafarer must complete an appropriate MED course, or a MED refresher course, within 5 years of the application date.

In plain language this means that any seafarer on a domestic voyage inside the boundaries on the maps will not require the MED refresher course. You will need it if you are obtaining a Bridgework or Engine Room Rating Certificate or if you are upgrading to a licensed position.

As always we remind everyone to make sure that any certificate that has an expiry date is valid. Passports and medicals need to be valid for the entire period that you are on the ship, not just valid when you join.

Have a Merry Christmas and Happy New Year!

Mike Given

L'excellente récolte crée des emplois

Pacific Coast Voyage Limits / Limites d'un voyage sur la Côte Pacifique



L'excellente récolte de grain a été accueillie avec plaisir et la plupart des navires qui avaient été dégradés ont repris leurs activités. Cette situation a créé de nombreux emplois dans les salles d'embauche à la grande satisfaction des membres qui recherchaient du travail pour bien terminer l'année. L'on peut prévoir que la reprise des activités le printemps prochain sera excellente car les cargaisons de grain devront être transportées.

Négociations

Négociations avec Fettes Shipping, Sea Eagle II et Great Lakes International Shipping and Salvage ainsi que la Petite Forte débiteront sous peu. Nous recueillons présentement les propositions des équipages. Le traversier Chi-Cheemaun sera en cale sèche à Sturgeon Bay à la fin de la saison pour son inspection de cinq ans. Pendant son séjour, le navire sera sablé et repeint en préparation pour recevoir un nouveau décalque qui sera appliqué

au printemps. Des réparations seront également effectuées dans les secteurs réservés aux passagers et le navire reviendra à Owen Sound en fin décembre.

Exigences des cours de recyclage FUM

Nous avons attendu impatiemment que Transport Canada détermine les critères qui seront en vigueur pour les cours de recyclage des Fonctions d'urgence en mer. Récemment, le bulletin suivant a été publié et apporte d'excellentes nouvelles pour les marins des Grands Lacs.

Il n'est pas obligatoire qu'après le 31 décembre 2016, un marin soit tenu de suivre un stage de recyclage des Fonctions d'urgence en mer ou d'obtenir un certificat de compétence FUM lorsqu'il navigue à bord d'un navire qui fait :

- Un voyage dans les eaux abritées ;
- Près du littoral, lors d'un voyage de classe 2 ;

- Près du littoral, lors d'un voyage de classe 1 sur les Grands Lacs ;
- Lors d'un voyage dans les eaux du Golfe St-Laurent et du Déroit Cabot, jusqu'à 25 nm vers le large du cap Canso de ligne droite à 45 ° 18,36' N, 60 ° 56,28' W et Cap Pine à 46 ° 36,81' N, 53 ° 32,5' W (voir l'annexe 2) ou
- Voyage dans les régions du déroit Queen Charlotte et du déroit Hecate, jusqu'à 25 nanomètres vers le large d'une ligne droite joignant Winifred Island à 50° 39' 40"N, 128° 22' 00"W et l'île Kunghit à 51 ° 56' 37" N, 131° 01' 52" W. À l'intérieur de ces eaux, le régime MPR courant reste en vigueur.

Après le 31 décembre 2016, les marins qui sont affectés à des responsabilités FUM sur la rôle d'appel et tous les officiers d'un navire effectuant un voyage situé à l'extérieur des limites spécifiées au paragraphe précédent doivent obtenir conformément au brevet STCW 2010 Manille de suivre un cours de perfectionnement à tous les cinq ans et de détenir un certificat d'aptitude pour toutes les fonctions FUM reliées. De plus, tout marin désirant obtenir un nouveau certificat de conformité STCW 2010 après le 31 décembre 2016 devra détenir le certificat d'aptitude FUM. Pour obtenir ce certificat, un marin doit compléter le cours FUM approprié ou un cours de perfectionnement dans les cinq ans de la date de sa demande.

En d'autres mots, un marin faisant un voyage domestique à l'intérieur des limites sur ces cartes n'est pas tenu de suivre un cours de perfectionnement. Vous devrez l'avoir pour obtenir un certificat d'homme de quart à la passerelle ou de matelot de la salle des machines ou pour obtenir le perfectionnement pour un poste breveté.

Nous vous rappelons encore une fois d'assurer la validité de tout certificat avec date d'expiration. Les passeports ou certificats médicaux doivent être valides pour toute la durée que vous serez à bord du navire, non seulement au moment de monter à bord.

Nous vous souhaitons à vous et aux vôtres un Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année.

Mike Given

President Given's Letter on Trade in Services Agreement (TiSA)

Negotiations relating to the Trade in Services Agreement (TiSA)

Formal request by service providers and stakeholders in the domestic Canadian cabotage industry that the Government of Canada refrain from making market access offers or market access concessions, or withdraw such offers or concessions to the extent they have been proposed, with respect to the supply of cabotage or coasting trade services in Canada, including, in particular, the transportation of cargo between ports within Canada.

This letter is further to the Trade in Services Agreement (TiSA) information update session jointly provided by Transport Canada and Global Affairs Canada in Ottawa on Thursday, October 13th, 2016, which specifically discussed the negotiations concerning the International Maritime Transportation Services (IMTS) annex of the TiSA and associated market access offers or concessions that Canada is considering. The purpose of this letter is to set out the grave concerns of the above-referenced participants and stakeholders in Canada's domestic cabotage industry, and, on the basis of these concerns, to formally request the following: (1) that the Government of Canada refrain from offering or agreeing to grant market access to non-Canadian enterprises in relation to the supply of cabotage or coasting trade services in Canada, particularly with respect to the transportation of cargo of any kind between ports within Canada, either on a so-called "reciprocal" basis or otherwise; and (2) to the extent that any such market access offers or concessions have been proposed by the Government of Canada in previous rounds of negotiations, that the Government of Canada ensure that same are withdrawn in the forthcoming rounds of negotiations on the basis that there are insufficient actual opportunities for Canadian flagged vessels in non-Canadian cabotage markets.

To start with, we wish to take this opportunity to again thank Transport Canada and Global Affairs Canada for hosting the above-referenced TiSA information update session for interested industry stakeholders. We wish to comment that such information sessions or (preferably) more substantive consultations could be held in a manner that permitted more reasonable opportunities for all interested stakeholders in Canadian industry to consider and comment meaningfully on the implications of the Government of Canada's negotiations before such negotiations are initiated and well underway. As was the case with the CETA, we are again deeply concerned by the lack of pre-negotiation consultations with the Canadian industry stakeholders who could be adversely affected by market access offers or concessions made by the Government of Canada under the IMTS Annex of the TiSA. We are also concerned by the Government of Canada's further enquiries about 'offensive' free trade opportunities that such stakeholders have never requested the Government of Canada to pursue and that clearly do not exist for Canadian vessels.

It is our understanding that the Government of Canada is actively seeking to offer market access commitments to TiSA parties with the objective of liberalizing the supply of cabotage and coasting trade services in Canada. The Government of Canada attempts to justify this approach on the basis that it shall only offer such market access commitments on a "reciprocal" basis, that is, to those TiSA parties who offer equivalent market access commitments to Canadian enterprises with respect to the supply of cabotage services within the territories of their own countries¹.

While Transport Canada officials who are directly engaged

(Continues on page 12)

AROUND THE PORTS



Jean-Marie Cassivi



Lonnie Boudreau, Brendon Keeping, Calvin Ransome



Joanne Nash, Margaret Szopinski, Monique Hansen

Négociations reliées à l'Accord sur le Commerce des Services (ACS)

Une demande formelle par les prestataires de service et les intervenants de l'industrie domestique de cabotage du Canada afin que le Gouvernement du Canada s'abstienne de faire des offres d'accès au marché ou des concessions d'accès au marché ou qu'il retire ces offres ou concessions jusqu'à la mesure où elles ont été proposées, en ce qui a trait à l'approvisionnement de services de cabotage au Canada, comprenant, en particulier, le transport de cargaison entre les ports du Canada.

Cette lettre fait suite à la séance d'information et de mise à jour Accord sur le Commerce des Services (TiSA) présentée conjointement par Transport Canada et Affaires Mondiales Canada à Ottawa, jeudi le 13 octobre 2016, qui a expressément discuté des négociations relatives à l'annexe Services de transport maritime international de TiSA et aux autres offres ou concessions que le Canada considère. Le but de cette lettre est d'exposer les sérieuses préoccupations de participants et intervenants susmentionnés de l'industrie du cabotage domestique au Canada, et, sur la base de ces préoccupations, de demander officiellement ce qui suit : (1) que le Gouvernement du Canada s'abstienne d'offrir ou de convenir d'accorder l'accès au marché à des entreprises non-canadiennes en relation avec la fourniture de services de cabotage au Canada, particulièrement en ce qui a trait au transport de toute cargaison entre les ports au Canada, que soit sur une base soi-disant « réciproque » ou autrement; et (2) dans la mesure où des telles offres d'accès ou de concessions au marché ont été proposées par le gouvernement du Canada lors de séances de négociations précédentes, que le gouvernement du Canada s'assure que celles-ci sont retirées lors de prochaines séances de négociations pour la raison que les opportunités réelles sont insuffisantes pour les navires immatriculés au Canada sur les marchés de cabotage autres que canadiens.

En premier lieu, nous aimerions prendre cette opportunité de remercier de nouveau Transport Canada et Affaires

Mondiales Canada pour avoir accueilli cette session de mise à jour d'information TiSA pour les intervenants de l'industrie qui sont intéressés. Nous aimerions ajouter que de telles sessions d'information ou (préféablement) de telles consultations plus substantielles pourraient être tenues afin de permettre des opportunités plus raisonnables pour tous les intervenants intéressés dans l'industrie canadienne d'étudier et de formuler des commentaires pertinents à considérer et commenter clairement sur les répercussions des négociations du Gouvernement du Canada avant que ces négociations ne débutent et soient bien en cours. Comme ce fut le cas avec l'AECG, nous sommes profondément préoccupés par le manque de consultations avant les négociations avec les intervenants de l'industrie canadienne qui pourraient être affectés négativement par les concessions et les offres d'accès au marché faites par le Gouvernement du Canada en vertu de l'annexe Services de transport maritime international de TiSA. Nous sommes également préoccupés par les demandes complémentaires du Gouvernement du Canada relativement à des opportunités « offensives » de libre échange que ces intervenants n'ont jamais demandé au Gouvernement du Canada de poursuivre et qui clairement n'existent pas pour les navires canadiens.

Si nous comprenons bien, le gouvernement du Canada recherche activement des engagements d'accès au marché à offrir aux partenaires de TiSA en vue de libéraliser l'approvisionnement de cabotage et de services maritimes côtiers au Canada. Le gouvernement du Canada tente de justifier cette approche de manière à offrir ces engagements d'accès uniquement sur une base de réciprocité, c'est-à-dire aux parties de TiSA qui offrent des engagements d'accès au marché aux entreprises canadiennes quant à la fourniture de services de cabotage dans les territoires de leurs propres pays.¹

Alors que les officiels de Transport Canada qui sont directement engagés dans le processus de négociation de TiSA ont

(Suite à la page 13)

AUTOUR DES PORTS



Clinton Meade, Denis Vanden Eyden, Tyrone Bruce



Deon Walters, Mark Sidlcan, Greg Harvey, Rodney Harris, Leo Angel

(Continues from page 10)

in the TISA negotiation process have explained that most TISA countries are very sensitive about their domestic cabotage markets and reluctant to concede market access under the TISA, they have also acknowledged that Canada's reciprocal approach may result in specific market access offers and commitments being granted to specific countries. Considering that Canada's commitments will be offered and granted on this reciprocal basis, it seems possible that Canada might grant market access to particular TISA countries to an extent that is greater than the market access that was granted to the European Union under the CETA. In this regard, we ask to what extent Canada will grant "reciprocal" market access to the foreign vessels operated by enterprises of a TISA country if that country offers full and unrestricted market access to vessels operated by Canadian enterprises with respect to cabotage and coasting trade services, including feeder services, in its own territory? As discussed at the TISA information update session on October 13th, the fundamental problem with Canada's "reciprocal" approach is that, from the perspective of Canadian ship owners operating Canadian-flagged vessels, the concept of reciprocity in the supply of cabotage and coasting trade services is a fiction. Regardless of whether or not Canada secures "reciprocal" market access commitments that would, in principle, permit Canadian vessels to engage in the supply of cabotage services in foreign markets, the fact of the matter is that there are no competitive opportunities available to Canadian vessels in those markets.

Canadian ship owners operating Canadian -flagged vessels simply cannot compete in foreign jurisdictions due to the high operating and compliance costs imposed on them by the requirements of Canada's legal regime. This includes not only high day-to-day operating costs, but also large capital investments to ensure compliance with Canada's stringent equipment, safety, environmental, labour, and other standards. The Canadian-flagged fleet are purpose-built vessels specifically designed to transit Canada's inland waters and are not built for trans-ocean trade. These requirements have effectively priced Canadian-flagged vessels out of the market in all jurisdictions but Canada - where Canadian ship owners have made tremendous investments in order to carry on the supply of cabotage and coasting trade services in Canadian waters. As Transport Canada well knows, Canadian vessels are not in a position to compete with low-cost foreign vessels supplying cabotage and coasting trade services. While Canadian -flagged vessels must operate under the high costs imposed by Canadian law, foreign-flagged vessels operate outside such laws at substantially lower costs, with the consequence that Canadian-flagged vessels cannot compete either in foreign markets or the areas of the Canadian market that are opened up by Canada's market access commitments under international trade agreements.

Therefore, if the Government of Canada enters into "reciprocal" market access commitments in the cabotage sector, as it proposes to do, then (i) it will obtain no actual value in terms of "offensive" opportunities for Canadian ship owners operating Canadian-flagged vessels, but (ii)

it will expose those same Canadian ship owners and their vessels to unfair conditions of competition at home in the Canadian market.

Stated another way, access to foreign cabotage and coasting trade markets are de facto closed to Canadian-flagged vessels under the existing regime of Canadian statutory and regulatory requirements. This will continue to be the case regardless of the market access commitments that Canada might secure from its TISA partners (either on a "reciprocal" basis or otherwise) because the barrier to the international competitiveness of Canadian vessels is imposed by Canadian measures rather than foreign measures. For the same reasons, where the Government of Canada opens market access to foreign-flagged vessels, those domestic market opportunities will become de facto closed to Canadian-flagged vessels as well. This unacceptably harms Canadian interests - including Canadian enterprises, Canadian investments, and Canadian jobs - for the purpose of facilitating the Government of Canada's international trade ambitions.

For the foregoing reasons, we implore the Government of Canada to refrain from offering or agreeing to grant market access to non-Canadian enterprises in relation to the supply of cabotage or coasting trade services in Canada, particularly with respect to the transportation of cargo of any kind between ports within Canada, either on a so-called "reciprocal" basis or otherwise in the current and future rounds of TISA negotiations. To the extent that any such market access commitments have been proposed or offered by the Government of Canada in the TISA negotiations to date, we respectfully request that such proposals or offers be withdrawn as soon as practicable, considering that "reciprocity" is a false concept under the circumstances because there are currently no actual competitive opportunities for Canadian vessels in foreign markets.

Please consider this a formal request.

We look forward to your prompt, straight forward, and clear response in this matter. In the meantime, if you have any questions, or if you wish to discuss the foregoing, please do not hesitate to contact the undersigned.

Yours very truly,

James Given

President - Seafarer's International Union of Canada

¹ In the PowerPoint slide deck presented by Transport Canada and Global Affairs Canada on October 13, 2016, entitled "Trade in Services Agreement (TISA), Information session for Canadian maritime stakeholders", slide 9 provides that: "Canada's approach to maritime commitments is to make them reciprocal only to Parties that also take commitments in the sector". Slide 10 provides that: "We [Canada] are working towards largely concluding a maritime transport text by the end of 2016 (as encouraged by Trade Ministers) that will provide a basis for Parties to take meaningful commitments in the international maritime transport sector". During the information update session, the representatives of Transport Canada and Global Affairs Canada stated that they are in the process of encouraging the other parties to "come up to Canada's level" of commitments in the TISA negotiations. It is therefore clear that the Government of Canada is actively leading the agenda to liberalize the Canadian cabotage industry, rather than responding to the requests of the other parties. It is telling that among the twenty-three TISA parties, "many ... have cabotage sensitivities", and "this poses a challenge to reaching a consensus".

expliqué que la plupart des pays de TiSA sont très sensibles au sujet de leurs marchés domestiques de cabotage et peu disposés à concéder l'accès au marché en vertu de TiSA, ils ont également reconnu que l'approche du Canada en faveur de la réciprocité peut résulter à ce que des offres et des engagements spécifiques soient accordés à certains pays. Considérant que les engagements du Canada seront offerts et accordés sur cette base de réciprocité, il semble possible que le Canada puisse accorder l'accès au marché à certains pays TiSA dans une mesure plus grande que l'accès au marché qui a été accordé à l'Union européenne en vertu de l'AECG. À cet égard, nous demandons dans quelle mesure le Canada accordera l'accès « réciproque » au marché à des navires étrangers exploités par les entreprises d'un pays TiSA si ce pays offre l'accès total et sans restriction au marché aux navires exploités par des entreprises canadiennes en ce qui a trait au cabotage et aux services commerciaux côtiers, y compris des services de conducteur, dans son propre territoire ?

Tel que discuté lors de la session de mise à jour de l'information de TiSA le 13 octobre, le problème fondamental de l'approche "réciproque" du Canada est que, dans la perspective des propriétaires canadiens de navires immatriculés au Canada, le concept de la réciprocité dans l'approvisionnement de services de cabotage est une fiction. Que le Canada obtienne ou non des engagements « réciproques » d'accès au marché qui, en principe, permettraient aux navires canadiens de s'engager dans l'approvisionnement de services de cabotage dans les marchés européens, le fait est qu'il n'existe pas d'opportunités concurrentielles pour les navires canadiens dans ces marchés.

Les armateurs canadiens qui exploitent des navires immatriculés au Canada ne peuvent simplement pas concurrencer en territoire étranger en raison des hauts coûts d'exploitation et de conformité qui leur sont imposés par les exigences du régime juridique canadien. Ceci comprend non seulement les frais quotidiens d'exploitation mais également les investissements importants afin d'assurer la conformité aux exigences rigoureuses du Canada sur l'équipement, la sécurité, l'environnement, les lois du travail et les autres normes. La flotte immatriculée au Canada est composée de navires sur mesure conçus spécifiquement pour les eaux intérieures du Canada et ne sont pas construits pour la navigation transocéanique. Ces exigences ont rendu les navires sous registre canadien hors du marché dans toutes les juridictions autres que le Canada - où les armateurs canadiens ont fait des investissements importants afin d'offrir des services de cabotage et de services commerciaux marchands en eaux canadiennes.

Transport Canada sait fort bien que les navires canadiens ne sont pas en mesure de concurrencer les navires étrangers à faibles coûts dans l'approvisionnement de services de cabotage et de transport maritime côtier. Alors que les navires sous registre canadien doivent poursuivre leurs activités à des coûts extrêmement élevés imposés par la loi canadienne, les navires sous registre étranger sont exploités sans être soumis à ces coûts d'exploitation avec pour conséquence que les navires immatriculés au Canada ne peuvent concurrencer dans les marchés étrangers ou dans les régions du marché canadien qui sont ouverts par les engagements d'accès au marché du Canada en vertu d'ententes commerciales internationales.

Par conséquent, si le gouvernement du Canada entame des engagements « réciproques » d'accès au marché dans le secteur

du cabotage, comme il propose de faire, alors (i) il n'obtiendra aucune valeur réelle en termes d'occasions « offensives » pour les propriétaires de navires canadiens exploitant les navires immatriculés au Canada, mais (ii) il exposera ces mêmes propriétaires de navires canadiens et leurs navires à des conditions de concurrence injuste chez eux dans le marché canadien.

En d'autres mots, l'accès au cabotage étranger et aux marchés commerciaux côtiers sont de facto fermés aux navires canadiens en vertu des exigences statutaires et réglementaires du Canada. Cette situation continuera à prévaloir quels que soient les engagements d'accès au marché que le Canada peut obtenir de ses partenaires TiSA (que ce soit sur une base « réciproque » ou autrement) parce que la barrière à la compétitivité internationale des navires canadiens est imposée par les mesures canadiennes et non pas les mesures étrangères. Pour les mêmes raisons, où le gouvernement du Canada ouvre l'accès au marché aux navires étrangers, ces opportunités du marché domestique deviendront également de facto fermées aux navires sous registre canadien. Une telle situation est totalement inacceptable aux intérêts canadiens – comprenant les entreprises canadiennes, les investissements canadiens et les emplois canadiens – aux fins de faciliter les ambitions de commerce international du Gouvernement du Canada.

Pour ces raisons, nous prions le Gouvernement du Canada de s'abstenir d'offrir ou de convenir d'accorder l'accès au marché aux entreprises non-canadiennes en rapport aux services de cabotage et de service commercial côtier au Canada, en particulier en ce qui concerne le transport de tout type de cargaison entre les ports du Canada, que ce soit sur une base soi-disant « réciproque » ou autrement lors des négociations de TiSA présentes ou futures. Dans la mesure où des engagements sur l'accès au marché ont été pris ou offerts par le gouvernement du Canada lors des négociations de TiSA jusqu'à présent, nous prions respectueusement que ces propositions ou offres soient retirées le plus tôt possible, considérant que la « réciprocité » est un concept erroné dans les circonstances parce qu'il n'y a présentement aucune perspective concurrentielle pour les navires canadiens sur les marchés étrangers.

Veuillez considérer la présente une demande formelle.

Nous anticipons avec intérêt votre réponse rapide, simple et claire à cet égard. Pendant ce temps, nous vous prions de ne pas hésiter à communiquer avec le soussigné pour toute question ou pour discuter ce qui précède.

James Given

Président – Syndicat international des marins canadiens

¹Dans la présentation de diapositives Power Point par Transport Canada et Affaires Mondiales Canada le 13 octobre 2016, intitulée « Accord sur le Commerce des Services (TiSA), session d'information pour les intervenants maritimes du Canada », la diapo 9 dit : « L'approche du Canada aux engagements maritimes est de les rendre réciproques seulement aux parties qui ont aussi pris des engagements dans le secteur ». La diapositive 10 dit que : « Nous [le Canada] travaillons à conclure en grande partie un texte sur le transport maritime au plus tard à la fin de 2016 (comme encouragé par les Ministres du Commerce) qui constituera un point de départ pour que les parties prennent des engagements significatifs dans le secteur du transport maritime international ». Pendant la session de mise à jour de l'information, les représentants de Transport Canada et des Affaires Mondiales Canada ont déclaré qu'ils sont en train d'encourager les autres parties « de se joindre au niveau du Canada » des engagements dans les négociations de TiSA. Conséquemment, il est évident que le gouvernement du Canada mène activement l'ordre du jour afin de libéraliser l'industrie du cabotage canadien, plutôt que de répondre aux demandes des autres parties. Il est intéressant de noter que parmi les vingt-trois participants à TiSA, « plusieurs sont sensibles au cabotage » et « ceci pose un défi pour atteindre un consensus ».



www.itfglobal.org

ITF Panama meeting is launchpad for international action

The ITF has used a high level meeting in Panama to make major national and international decisions. It chose the country as the location for its executive board to meet last week in recognition of its status as a key global transport hub, and in line with Panama's role in the ITF's plans for building the future of work.

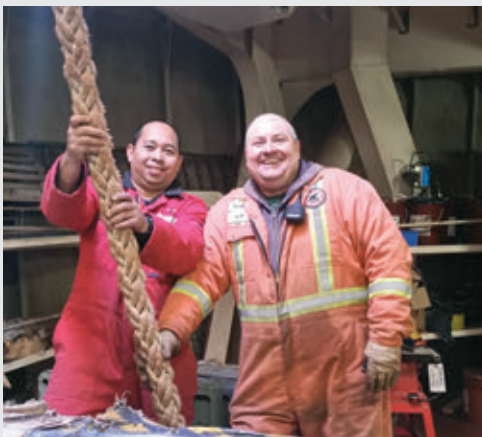
The two day EB meeting, which closed on Friday afternoon, followed a successful ITF women's meeting and preceded one by ITF youth. The executive board – the ITF's senior decision making body, which governs it between its four yearly congresses – then addressed an agenda packed with reports on unions' work, concerns and challenges worldwide, and formulated the strategies and tactics to address them.

ITF president Paddy Crumlin explained the choice of location: "Panama is a key focus for us, and site of a major union-building programme in concert with our Panamanian member unions. The nation is also an important high growth country, part of a changing landscape of global trading patterns in which the voices of workers must and will be heard."

ITF general secretary Steve Cotton applauded the welcome offered by Panama and its trade unions and the success of the event. He said that Panamanian transport workers face challenges, but they do not face them alone. He described Panama as an exciting place with an exciting future and said the ITF would help to ensure that that future works for all.

Delegates – who represent transport workers' unions around the world – also spoke out publicly on two issues. They united in condemning TiSA (the Trade in Services Agreement and CETA (the Comprehensive Economic & Trade Agreement) and once again raised the alarm about a culture of privatisation and failure to involve workers that is putting operations in the new Panama Canal locks at risk.

You can catch up on last week's events in Panama on Twitter using the hashtag #ITFPanamaEB and at www.facebook.com/ITFglobal



Reimar Omandam, Terry Anderson



Walter Rose, Art Seymour, Gary Bateman, Gerald Guimond, Calvin Chaulk

AROUND THE PORTS



www.itfglobal.org

La réunion de l'ITF à Panama déclenche des actions à travers le monde

L'ITF a saisi l'occasion d'une réunion de haut niveau au Panama pour prendre de grandes décisions nationales et internationales. Elle avait en effet choisi d'organiser la réunion de son Comité exécutif dans ce pays en reconnaissance de son statut de plaque-tournante incontournable du transport international, et du rôle que joue le Panama dans les plans d'avenir de l'ITF.



Cette réunion de deux jours, qui s'est achevée vendredi après-midi, faisait suite à une réunion très réussie du Comité des femmes de l'ITF et précédait celle des Jeunes de l'ITF. Le Comité exécutif – le plus haut organe décisionnel de l'ITF, qui dirige notre organisation entre ses congrès quadriennaux – avait un ordre du jour chargé en rapports sur les activités, inquiétudes et défis des syndicats partout dans le monde, et a formulé des stratégies et tactiques en conséquence.

Le Président de l'ITF, Paddy Crumlin, a expliqué le choix du lieu d'organisation de la réunion : « Le Panama revêt pour nous une importance capitale, et nous y menons un grand programme de renforcement syndical en collaboration avec nos membres panaméens. Ce pays enregistre par ailleurs une forte croissance, et s'inscrit dans le paysage en constante évolution du commerce

international, dans lequel la voix des travailleurs doit être entendue, et le sera. »

Le Secrétaire général de l'ITF, Steve Cotton, a salué le Panama et ses syndicats pour leur accueil et la réussite de la réunion. Il a déclaré que les travailleurs des transports panaméens se heurtent à des défis, mais qu'ils ne sont pas seuls. Il a qualifié le Panama de « pays brillant, avec un avenir brillant », et expliqué que l'ITF s'emploierait à ce qu'il en soit ainsi pour toutes et tous.

Les délégués – qui représentent les travailleurs des transports du monde entier – ont également fait deux déclarations publiques. Ils ont condamné l'ACS (Accord sur le commerce des services, TiSA en anglais) et l'AECG (Accord économique et commercial global, CETA en anglais) et ont une nouvelle fois tiré la sonnette d'alarme à propos de la culture de privatisation et de la mise à l'écart des travailleurs qui compromet la sécurité des nouvelles écluses du Canal de Panama.

Plus d'informations sur les réunions de la semaine dernière au Panama sur Twitter, hashtag #ITFPanamaEB, et sur Facebook, www.facebook.com/ITFglobal

AUTOUR DES PORTS



Nassor Subah



Tom Carpenter, Paula Morley



Back: Samuel Loyola, Belgacem Chicha, Adonis Scott, Jesse Sigurdson Front: Remen Alejado, William Lovell, George Beaulieu

Stop Trump copycats by listening to workers on trade

I presented at the Standing Committee on International Trade's incredibly brief review of the implementing legislation for CETA. With me were representatives from the Business Council of Canada, the Chamber of Commerce, and the Canadian Cattleman's Association. There are only two more meetings scheduled, and there are no IP experts, no pharmaceutical experts, no representatives from either our shipping industry or labour groups representing seafarers. There were no representatives from municipalities, even though CETA is the first deal to apply at that level of government, and more than 50 municipalities have asked to be carved out of the deal. This is hardly a shining example of how to govern inclusively, transparently, or progressively.

To make matters worse, several presenters indicated that they thought CETA was the answer to global dissatisfaction with trade and investment deals.

This concerned me so much that I strayed from my prepared remarks to inform them that economists such as Dani Rodrik and Thomas Picketty have warned about the inequality that can arise from trade treaties, and that the government would be wise to listen carefully to well-founded critiques of



Photo: European External Action Service/flickr

deals such as CETA. Pretending that everything is OK, only listening to advice from those who clearly stand to benefit from this deal, and writing off the rest of us as protectionist or xenophobic -- well, that is one of the elements behind Trump's rise, and it will fuel the rise of the far-right in Europe as well.

In the interest of vibrant public debate, I post my remarks to the committee here: The labour movement is keenly aware that trade is, and has always been, an important feature of the

Canadian economy. We understand that all governments have an interest in fostering open trade.

Distributional impacts from trade and investment agreements have long been ignored. We are told that trade deals will have winners and losers, but don't worry, we can compensate the losers. Historically, Canada has done an inadequate job on this front.

And the gains from these deals are never as big as they were projected to

(Continues on page 18)

AROUND THE PORTS



Group SFC



Jeff Crow

Oublions les imitateurs de Trump et écoutons les travailleurs

J'ai présenté devant le Comité permanent sur le Commerce international, un examen incroyablement bref du commerce international de la législation de mise en oeuvre pour l'AECG. J'étais accompagné de représentants du Conseil d'affaires du Canada, de la Chambre de commerce et de l'Association canadienne des éleveurs de bovins. Seulement deux autres réunions sont prévues et il n'y a aucun expert de propriété intellectuelle, aucun expert de l'industrie pharmaceutique, aucun représentant de notre industrie maritime ou du secteur syndical. Il n'y avait aucun représentant de municipalités, bien que l'AECG soit la première entente qui s'applique à ce niveau de gouvernement, et plus de 50 municipalités ont demandé à être exclues de l'entente. C'est difficilement un excellent exemple comment diriger inclusivement, avec transparence, ou progressivement.

Pire encore, plusieurs présentateurs ont indiqué qu'ils croyaient que l'AECG était la réponse au mécontentement global en ce qui concerne les affaires du commerce et d'investissement.

Ceci m'a inquiété tellement que je me suis éloigné de mes remarques préparées pour leur faire savoir que des économistes tels que Dani Rodrik et Thomas Picketty ont averti au sujet de l'inégalité qui peut résulter des traités commerciaux, et que le gouvernement serait sage d'écouter attentivement les critiques bien fondées d'ententes telles que l'AECG. Feignant que tout est CORRECT, écoutant seulement les conseils des personnes qui profiteront de cette affaire, et ignorant ceux qui restent comme protectionniste ou xénophobe – en fait, c'est l'un des éléments derrière l'ascension de Trump et cet élément alimentera l'émergence de l'extrême droite en Europe également.

Dans l'intérêt d'un vibrant débat public, je dépose ici mes remarques au comité :

Le mouvement ouvrier se rend parfaitement compte que le commerce est, et a toujours été, une caractéristique

importante de l'économie canadienne. Nous comprenons que tous les gouvernements ont un intérêt en favorisant les échanges commerciaux ouverts.

Les effets distributifs des accords commerciaux et des accords d'investissement ont été longtemps ignorés. On nous dit que les accords commerciaux résultent en des gagnants et des perdants, mais nous ne devons pas nous inquiéter, nous pouvons dédommager les perdants. Historiquement, le Canada a réalisé un travail inadéquat sur cette question.

Et les gains de ces ententes ne sont jamais aussi importants qu'on avait projeté au départ, particulièrement en ce qui a trait aux récents accords commerciaux ou d'investissement. Les principaux gains résultant d'échanges commerciaux ouverts proviennent de réductions des droits de douane et plusieurs ont été réalisés durant les années 1990. Les soi-disant affaires commerciales modernes sont souvent une question de faire valoir les droits des investisseurs. Ainsi, elles n'augmentent pas nécessairement les échanges commerciaux, n'améliorent pas les économies ou avantagent les Canadiens.

L'AECG va plus loin que les échanges commerciaux existants en imposant des restrictions aux gouvernements locaux. Ceci malgré le fait que plus de 50 communautés, comprenant Toronto, Victoria, Baie Comeau, Sackville, Hamilton et Red Deer, ont déjà transmis un message clair et précis aux gouvernements fédéral et provinciaux que les politiques « d'achat local » et d'autres politiques de dépenses publiques, ainsi que les services publics rendus par les municipalités, devraient être exclues de l'AECG.

Brevets pharmaceutiques

Tout en insistant que les ententes de libre échange sont avantageuses pour les entreprises canadiennes et sont des aubaines pour les consommateurs canadiens, la majorité de ce projet de loi de 140 pages comporte des changements

(Suite à la page 19)

AUTOUR DES PORTS



Jaimie Hamelin, Steve Colby, Jane Ferguson, Dillan Ling, Don Senanayake, Ferdinand Omipon



Mark Salzborn, Randy Brar

(Continues from page 16)

be, especially for recent trade and investment agreements. The main gains from open trade comes from reducing tariffs, and much of this was accomplished by the 1990s. So-called modern trade deals are often more about advancing investor rights. As such, they do not necessarily increase trade, improve economies, or benefit Canadians.

CETA also goes farther than existing trade deals by putting restrictions on local governments. This is despite the fact that more than 50 communities, including Toronto, Victoria, Baie Comeau, Sackville, Hamilton and Red Deer, have already sent a clear message to federal and provincial governments that "buy local" and other public spending policies, as well as municipally delivered public services, should be excluded from CETA.

Pharmaceutical patents

While we're sold free trade deals on the opportunities for Canadian business, and the savings for Canadian consumers, the majority of this 140-page bill features changes to Canada's intellectual property rules, requiring changes that largely serve European interests.

One of the biggest concerns regarding CETA is the impact on Canada's health-care system. On a per capita basis, Canadian drug costs are already among the highest in the world -- only exceeded by the United States -- and are among the fastest rising among comparable nations.

Bill C-30 devotes fully 30 pages of amendments to the Patent Act. These amendments will further exacerbate the rise in costs by:

Committing Canada to creating a new system of patent term restoration thereby delaying entry of generic medicines by up to two years;

Locking in Canada's current term of data protection, and creating barriers for future governments wanting to reverse it;

Implementing a new right of appeal under the patent linkage system that will create further delays for the entry of generics.

Analysis conducted by Prof. Marc Andre Gagnon and Dr. Joel Lexchin estimates that CETA's provisions will increase Canadian drug costs by between 6.2 per cent and 12.9 per cent starting in 2023. This is in line with internal government estimates that expected the patent changes to cost between \$1 billion to \$2 billion per year, and the generic industry's own research that put the price at \$3 billion.

The previous federal government committed to compensating provinces for this increase in cost, but that simply means that the federal government will ask Canadians to pay pharmaceutical companies through higher taxes or cuts to services elsewhere. It also doesn't take into account that some of this increased cost will fall directly on low income workers who don't have drug plans. As Lexchin and Gagnon point out in their paper: "cost-related nonadherence is 35 per cent among people with low income and no insurance." What this means in real life is that people sometimes won't even go to the doctor for their illness, because they know they can't afford the cost of a prescription.

In fact the new legislation on pharmaceuticals found in C-30 are a very good example of what is wrong with the outdated approach being pursued through CETA.

In 1987, the federal government made a bargain with pharmaceutical companies. They passed legislation strengthening patent protection for drugs, and in return pharmaceutical companies committed to increase their R&D investment in Canada to 10 per cent of sales.

Since 2003 companies have failed to meet this target, and as of June 2016 the Patented Medicine Prices Review Board (PMPRB) reports that R&D investment in Canada is at 5 per cent of sales. Investment in a group of 7 comparable countries, including EU countries France, Italy, Sweden and Germany, has held steady at 20 per cent of sales.

(Suite à la page 20)

AROUND THE PORTS



Matt Law



Joe Paquette



Mike Colby, Michon Yardley, Eli Sim, Mike Enever, Ray Murphy

aux règles de la propriété intellectuelle du Canada, exigeant des changements qui dans l'ensemble avantagent les intérêts européens.

L'une des principales inquiétudes concernant l'AECG est l'impact sur le système de santé du Canada. Par rapport au nombre d'habitants, les coûts des médicaments au Canada sont déjà parmi les plus élevés au monde – dépassés seulement par les États-Unis -- et parmi ceux qui augmentent le plus rapidement parmi les nations comparables.

Le bill C-30 consacre 30 pages entières aux amendements à la Loi sur les brevets. Ces amendements accentueront la hausse des coûts en :

Engageant le Canada à créer un nouveau système de restauration de terme de brevet retardant de ce fait l'entrée des médicaments génériques pour une durée jusqu'à deux ans ;

Bloquant la durée actuelle de protection de données et en créant des barrières afin d'empêcher les gouvernements futurs de l'inverser ;

Mettant en application un nouveau droit de recours en vertu du système informatisé de brevets qui créera d'autres retards pour l'entrée de médicaments génériques.

L'analyse réalisée par Professeur Marc André Gagnon et Docteur Joel Lexchin prévoit que les dispositions de l'AECG augmenteront le coût des médicaments canadiens par 6,2 à 12,9 pour cent à compter de 2023. Cette prévision est conforme aux évaluations internes du gouvernement qui prévoit que les changements aux brevets coûteront entre 1 \$ milliard à 2 \$ milliards par an alors que les recherches de l'industrie générique place le prix à 3 \$ milliards.

Le gouvernement fédéral précédent a pris l'engagement de compenser les provinces pour cette augmentation de coûts mais cet engagement veut simplement dire que le gouvernement fédéral demandera aux Canadiens de payer les sociétés pharmaceutiques grâce à des impôts plus élevés ou des coupures de services ailleurs. Il ne prend pas également en considération que cette augmentation de coûts retombera

directement sur les travailleurs à faible revenu qui n'ont pas d'assurance-médicaments.

Lexchin et Gagnon précisent dans leur analyse : « La non-adhésion à un régime d'assurance-médicaments en raison des coûts est de 35 pour cent parmi les personnes à faible revenu et sans assurance ». Ceci signifie que dans la vraie vie, des gens parfois ne consultent pas un médecin, parce qu'ils savent qu'ils ne peuvent pas se permettre le coût d'une prescription.

En fait, la nouvelle législation sur les produits pharmaceutiques que l'on retrouve dans C-30 est un très bon exemple de l'approche dépassée que l'on retrouve dans l'AECG.

En 1987, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec les sociétés pharmaceutiques. Il a adopté des lois renforçant la protection de brevets de médicaments et en échange les sociétés pharmaceutiques se sont engagées à augmenter leurs investissements de recherche et développement (R & D) au Canada à 10 pour cent de leurs ventes.

Depuis 2003, les sociétés n'ont pas atteint cet objectif et depuis juin 2016, le Comité d'examen du prix des médicaments brevetés (CEPMB) rapporte que l'investissement de R&D au Canada est à 5 pour cent de leurs ventes. L'investissement dans un groupe de 7 pays comparables de l'Union européenne (comprenant France, Italie, Suède et Allemagne) est demeuré stable à 20 pour cent de leurs ventes.

Nous renforçons de nouveau les conditions des brevets pour les grandes compagnies pharmaceutiques mais cette fois nous ne demandons même pas d'assurances d'investissement de Recherche et Développement. Pourquoi quelqu'un pense t-il que la solution à une politique néolibérale qui a échoué est tout simplement une autre politique néolibérale ?

Il est évident que le plus important impact résultant de l'AECG sera sur les médicaments sur ordonnance et il n'y a aucun avantage réel pour le Canada à la suite de ces changements car l'AECG aura un effet sur les médicaments au Canada – et non l'Union européenne. De plus, plusieurs pays de l'UE ont des prix réglementés afin de maintenir l'accessibilité. Nous

(Continues on page 21)

AUTOUR DES PORTS



Ed Glasby, Shawn Bosje, Clark Coultis, Dave Brown



Wes Paulin, Glen Steele, Peter Niermann, Graham Driedger

(Continues from page 18)

So now we are again strengthening patent terms for large pharmaceutical companies, but this time we're not even asking for assurances of investment in R&D. Why does anyone think the answer to failed neoliberal policies is simply more neoliberal policy?

It is clear that the largest single impact resulting from CETA will be on prescription drugs and there is no clear benefit to Canada from these changes as CETA will only affect drug costs in Canada -- not the EU. As well, many EU nations have regulated prices in order to maintain affordability. We are told that nothing in CETA prevents Canada from regulating drug prices either, but we see no indication that the federal government intends to take action on this front.

Coasting Trade Act

Wages and working conditions vary greatly in the global shipping industry, and in recognition of that Canada and the U.S. have placed significant restrictions on the operation of international shipping within Canada. These protections are called cabotage, and are outlined in the Coasting Trade Act.

Bill C-30 undermines cabotage in three ways:

Government dredging projects with a value of over \$7.8 million will become open to bidding by vessels built and registered in the EU. However, private dredging projects will become open to bidding by EU companies using vessels of any flag.

EU companies will be permitted to use a ship of any flag to move empty shipping containers within Canada. This work was normally done by rail in Canada, and it is unclear what the impact will be on those rail workers.

EU-registered vessels will be permitted to establish a scheduled feeder service of cargo between the ports of Montreal and Halifax only. (Feeder service is the domestic portion of any international import/export from abroad -- not just between Canada and EU countries).

Additionally, EU-vessels under "second-registry" will be permitted to perform the same type of service between Montreal and Halifax only if they are on the continuation-leg of their international voyage.

Our position is that this cargo should have remained subject to cabotage rules -- i.e. Canadian-flag vessels and Canadian jobs. These protections were in place for a reason, to protect wages and working conditions for all workers in the industry.

Some EU nations such as Cyprus are flags of convenience, but you may not know that all registries in the EU allow for open crewing and the wages paid are shockingly low, and the hours long. I asked my colleagues at the International Transport Workers Federation (ITF), and the Seafarers International Union of Canada what this means for workers, and they gave me some examples.

The standard work week is 44 hours, plus 85 hours of overtime per month at a fixed wage -- that adds up to 276 hours per month. The ILO minimum for a worker at the rank of Able Seaman would be US\$670 per month, including leave pay. This works out to less than \$2.50 per hour. Overtime pay on top of that is \$3.56 per hour. Ordinary Seaman, or Deck Trainees sometime see wages that work out to only \$1.26 per hour. (The ITF posts ILO minimum wages on their webpage.)

On Canadian ships in Canadian waters, wages are much higher. Entry-level positions such as Ordinary Seaman start at \$20 per hour, with an Able Seaman earning closer to \$26 per hour.

You can clearly see that EU wages are in no way comparable to the Canadian reality. This is bad for the workers on the EU vessels doing this work, bad for Canadian workers being displaced, and bad for Canadian companies who cannot compete with such low standards.

The answer to these problems isn't pretending that they don't exist. The answer is to listen to more voices, have healthy open debate, and to take action to compensate those who lose out from globalization.

Angella MacEwen



Ben Grootveld



Chris King, Corwin Thorne, Dillon Keeping, Gary Taylor, Lloyd Hatcher.

AROUND THE PORTS

avons appris qu'aucune disposition de l'AECG n'empêche le Canada de réglementer le prix des médicaments, mais nous ne voyons aucun indice que le gouvernement fédéral a l'intention d'agir sur cette question.

La loi sur le cabotage

Les salaires et les conditions de travail varient considérablement dans l'industrie maritime mondiale et pour cette raison, le Canada et les États-Unis ont imposé d'importantes restrictions sur l'exploitation du commerce maritime à l'intérieur du Canada. Ces restrictions portent le nom de cabotage et sont définies dans la Loi sur le cabotage.

Bill C-30 déstabilise le cabotage de trois manières :

Les projets de dragage du gouvernement ayant une valeur de plus de 7,8 \$ millions deviendront ouverts aux appels d'offres par des navires construits et immatriculés dans l'UE. Cependant, les projets privés de dragage deviendront ouverts aux appels d'offre par des compagnies de l'UE utilisant des navires quel que soit leur pavillon.

Des compagnies de l'UE seront autorisées à utiliser un navire quel que soit son immatriculation pour déplacer des conteneurs maritimes vides au Canada. Ce travail était normalement effectué par transport ferroviaire et il reste à déterminer quel sera l'impact sur les travailleurs de ce mode de transport.

Les navires immatriculés dans l'UE seront autorisés à établir un service feeder régulier entre les ports de Montréal et Halifax seulement. (Le service feeder est la portion domestique de toute activité import/export internationale de l'étranger -- non seulement entre le Canada et les pays de l'UE).

De plus, des navires immatriculés en vertu d'un « Deuxième registre » seront autorisés à effectuer un service identique entre Montréal et Halifax seulement s'ils sont sur la continuation de leur voyage international.

Nous croyons que cette cargaison aurait dû demeurer assujettie aux règlements du cabotage -- c.-à-d. navires

immatriculés au Canada et emplois canadiens. Ces protections avaient été adoptés pour une raison, protéger les salaires et les conditions de travail pour tous les travailleurs de l'industrie.

Certains pays de l'UE, tels que Chypre, offre l'immatriculation de complaisance mais vous ne savez peut-être pas que tous les registres dans les pays de l'UE permettent des équipages ouverts et que les salaires payés sont affreusement bas et que les heures sont longues. J'ai demandé à mes collègues de la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) et du Syndicat International des marins canadiens ce que signifie ce type de registre pour les travailleurs et ils m'ont donné quelques exemples.

La semaine normale de travail est de 44 heures, plus 85 heures de temps supplémentaires par mois à un salaire fixe -- qui totalise 276 heures par mois. Le minimum de l'Organisation internationale du travail (OIT) pour un matelot qualifié serait de 670 \$ US par mois, comprenant la gratification de congé. Le revenu est donc à moins de 2,50 \$ par heure et l'indemnité pour heures supplémentaires est de 3,56 \$ par heure. Parfois, le matelot ordinaire ou le stagiaire sur le pont reçoit un salaire qui revient à seulement 1,26 \$ par heure. (L'ITF affiche les salaires minimum de l'OIT sur sa page Web.)

Sur les navires canadiens en eaux canadiennes, les salaires sont beaucoup plus élevés. Le matelot ordinaire au niveau d'entrée, reçoit un salaire de 20 \$ par heure alors que le matelot qualifié reçoit plus près de 26 \$ par heure.

Vous pouvez facilement constater que les salaires de l'UE ne sont aucunement comparables à la réalité canadienne. Une situation déplorable pour les travailleurs à bord des navires de l'UE, pour les travailleurs canadiens qui perdent leur emploi et pour les compagnies canadiennes qui ne peuvent concurrencer de telles conditions de travail.

La réponse à ces problèmes n'est pas de prétendre qu'ils n'existent pas. La réponse est de porter attention à plus de voix, de favoriser un débat ouvert et franc et d'agir pour venir en aide à ceux qui sont les grands perdants de la mondialisation.

Angella MacEwen
(Article traduit par nos services)

AUTOUR DES PORTS



William Dale Robinson



Walwyn Gill, Janet Gates



Jean Normandin, Daniel Frechette

Convenience flags spur layoffs

Fear a part of the package of unemployed Coastal Shipping employees

LEWISPORTE, N.L. — There is real sense of fear surrounding the recent layoff of Coastal Shipping employees.

So much so that workers desperate for answers are afraid to speak openly.

"I am willing to tell you whatever," one employee, who wished to remain anonymous, told TC Media late Thursday.

Coastal Shipping Ltd, a division of the Woodward's Group of Companies based in Lewisporte, has announced the layoff of an undisclosed number of employees.

The impact of the job losses was felt immediately according to the anonymous employee.

"I'm going to have to sell my vehicle, you know," said the anonymous employee. "One ship's been flagged out, it's called the Alsterstern, its in Las Palmas right now. They (employees) got two days' notice."

The move could affect between 60–100 local employees according to the Seafarers International Union of Canada (SIU), which represents the employees.

The layoffs result from the company's decision to reflag several of its vessels.

Coastal Shipping currently has five vessels in its fleet of oil tankers.

All the vessels are expected to change flags.

The union fears the problem may soon become a national issue.

"If ever CETA, the agreement between Canada and Europe, goes ahead chances are that flags of convenience may be allowed to carry this work," said Patrice Caron, executive vice-president of the SIU. "So we're still in a big huge fight against the Canadian government on this."



The tanker Alsterstern, already reflagged to Marshall Islands, has sailed to Las Palmas. ©Submitted
Le navire-citerne Alsterstern, arborant le pavillon de Marshall Islands, est à Las Palmas. ©Soumis

The practice of reflagging seafaring ships is not new.

The practice of flying a "flag of convenience" has been in use since the 1950s.

Commercial ships operate under the laws of its flag state, and these laws are used if the ship is involved in a case under admiralty law.

Owners of a ship may register the ship under a flag of convenience to reduce operating costs or avoid the regulations of the owner's country.

"I guess they immediately saw the benefit of foreign seafarers working at \$2 per hour in slavery conditions, so they wouldn't go with Canadians anymore," said Caron. "You have to remember that last year, I think it was two (Coastal Shipping) vessels were operating worldwide and they kept their Canadian Flag and Canadian crew and everything went fine. So the only reason they changed the crew to flag of convenience is because of benefit to the company."

The union is exploring "any possible action they can take" according to Caron, and they have a message for Canadian ship owners and include Prime Minister Justin Trudeau in their anger.

"We're totally fed up with ship owners using this tactic," said Caron. "At the end of the day, if the companies don't want to use Canadians because they are too expensive, why isn't Justin Trudeau making tax breaks for seafarers in order for them to work on foreign vessels."

In a statement directed to affected employees making rounds on social media the company said "Whilst we will make every endeavour to retain the top four ranks onboard, where licences allow, it is also very much our intention to recall all of our regular crew for the Artic/summer season."

TC Media has reached out to the company for comment, but had not received a response as of deadline.

Patrick Murphy
(Cape Breton Post)

Les pavillons de complaisance provoquent des mises à pied

Les employés mis à pied par Coastal Shipping sont inquiets.

Les employés mis à pied par Coastal Shipping craignent pour leur avenir. À un tel point que les travailleurs désespérés ont peur de parler ouvertement.

« Je suis prêt à vous parler ouvertement » a dit un employé qui a souhaité rester anonyme.

Coastal Shipping Ltd, une division de Woodward's Group of Companies établi à Lewisporte, a annoncé le licenciement d'un nombre d'employés sans en préciser le nombre.

L'impact des pertes d'emplois a été ressenti immédiatement selon l'employé. Je devrai vendre mon véhicule, vous savez, » a dit l'employé anonyme. « Un navire qui est maintenant sous pavillon étranger, appelé l'Alsterstern, est maintenant à Las Palmas. Les employés ont obtenu deux jours de préavis. »

Les licenciements pourraient toucher entre 60 et 100 employés selon le syndicat international des marins canadiens (SIU), qui représente les employés.

Les licenciements résultent de la décision de la Compagnie d'immatriculer plusieurs de ses navires sous pavillon étranger. Coastal Shipping exploite présentement cinq pétroliers. On s'attend à ce que tous les navires changent leur pavillon.

Le Syndicat craint que le problème puisse bientôt devenir un sujet national.

« Si l'AECG, l'accord commercial entre le Canada et l'Union européenne devient une réalité, il est possible que des navires sous pavillon de complaisance soient autorisés à faire ce travail » a dit Patrice Caron, Vice-président exécutif du SIU. « C'est pourquoi nous engageons une lutte contre le gouvernement canadien sur cette question. »

La pratique d'immatriculer des navires sous pavillon de complaisance n'est pas nouvelle et a été utilisée depuis les années 1950.

Les navires commerciaux sont exploités en vertu des lois de l'état du pavillon et ces lois sont employées si le navire est impliqué dans un cas en vertu de la loi maritime.

Les propriétaires d'un navire peuvent enregistrer leur navire sous un pavillon de complaisance pour réduire des frais d'exploitation ou pour éviter les règlements du pays du propriétaire du navire.

« Je présume qu'ils ont immédiatement considéré

l'avantage des marins étrangers qui travaillent pour un salaire de \$2 par heure dans des conditions d'esclavage, et ils n'emploient plus des Canadiens, » a indiqué Caron. « Vous devez vous rappeler que l'an dernier, je crois que c'était deux navires (de Coastal Shipping) ont été en activité à travers le monde et ils ont conservé leur drapeau canadien et l'équipage canadien et tout a très bien fonctionné. Ainsi la seule raison pour laquelle ils ont changé l'équipage sous pavillon de complaisance est en raison des bénéfices de la Compagnie. »

Le Syndicat étudie « toute initiative possible » selon Caron, et ils ont un message pour les propriétaires de navires canadiens et ils incluent le premier ministre Justin Trudeau dans leur colère.

« Nous sommes totalement dégoûtés des propriétaires de navire qui utilisent cette tactique, » a dit Caron. « Tout compte fait, si les compagnies ne veulent pas employer des Canadiens parce que leur coût est trop élevé, pourquoi Justin Trudeau n'adopte-t-il pas des allègements fiscaux pour les marins afin qu'ils puissent travailler à bord de navires étrangers. »

Dans une déclaration destinée aux employés affectés qui consultent les médias sociaux, la Compagnie a dit « nous ferons tous les efforts afin de maintenir les quatre rangs principaux à bord, où les permis le permettent, il est également notre intention de rappeler tout notre équipage régulier pour la saison d'été dans l'Arctique. »

Patrick Murphy

(Cape Breton Post) (Article traduit par nos services)

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Gary Harvey, Curtis Wells

On the West Coast

In November, President Jim Given and Vice-President Great Lakes and West Coast Mike Given were in Vancouver to support a rally held by the International Longshore and Warehouse Union. The purpose of this rally was to denounce CETA, TTP and many other one-sided agreements that Canada has been trying to sign with other countries. Many different Unions were present and approximately 300 demonstrators marched from Canada Place to the Transport Canada office on Burrard Street.

The SIU has a strong voice in Ottawa and we continue to fight to keep Canadian jobs in Canada.

Harken

Business for Harken was slower for most of 2016 but has been picking up in recent months. The Company has invested money into some of their equipment to further their opportunities for work. This includes the upgrading of the Harken Logger, the installation of a corrugated steel stern ramp with lifting stanchions and improve the barge's stern internal structure to receive the 68' x 20' ramp with its 100-ton point load.

In order to better maneuver the barge in tight locations, a 22-in 170-hp Westmar hydraulic stern-thruster was mounted in the barge's starboard skeg. A John Deere 6068 (225hp) diesel was installed in the stern engine room. This engine powers 3 hydraulic pumps, one for each ramp winch and one to power stern-thruster.

The vessel Ken Mackenzie is currently going through a major refit at Arrow Shipyard. Steel work, bow works, engines, rubber, winch, wiring, re vamp interior and new dash are some of the things being done to the vessel. Completion of this is expected February 2017.

The company's training program has been operating this year with five people successfully passing and three are currently enrolled.

Sur la Côte Ouest

En novembre, Président Jim Given et Vice-président Grands Lacs et Côte ouest Mike Given ont participé au rassemblement tenu à Vancouver par le Syndicat international des débardeurs et magasiniers. Le but du rassemblement était de dénoncer l'AECG et l'entente Trans Pacifique, et de nombreux autres accords unilatéraux que le Canada a tenté de signer avec d'autres pays. De nombreux syndicats étaient présents et près de 300 manifestants ont marché de Canada Place au bureau de Transport Canada sur la rue Burrard.

Le SIU est présent à Vancouver et nous continuons notre lutte afin de protéger les emplois de Canadiens au Canada.

Harken

Les activités de Harken ont été lentes en début d'année mais ont repris avec intensité ces derniers mois. La Compagnie a fait des achats d'équipement afin d'accentuer les opportunités de travail. Le Harken Logger a été amélioré avec l'installation d'une rampe d'acier ondulé et l'amélioration de la structure interne afin de recevoir la rampe de 68 pieds x 20 pieds avec capacité de 100 tonnes.

Afin d'améliorer la capacité de manœuvre dans des endroits restreints, un propulseur de poupe Westmar d'une capacité de 170 hp a été installé sur l'aileron de tribord. Un moteur diesel 6068 de 225 hp a également été installé dans la salle des machines arrière.

Le navire Ken Mackenzie subit d'importantes améliorations au chantier Arrow. Des travaux d'armature et de remise en état des machines, du treuil, des câbles et des cabines se poursuivent. Les travaux devraient être complétés en février prochain.

Le programme de formation de la Compagnie rencontre ses objectifs; cinq employés ont réussi leurs examens avec succès et trois autres suivent des cours de formation.

AROUND THE PORTS



Gaetan Charron, Francois Dionne, Jacques Rioux, Sophie Leclerc-Rioux



Mario Tanguay, Michel Poirier

Seaspan Ferries

Negotiations have been ongoing with the company in the last few months. A general membership meeting was held on November 27th to discuss the progress with the members. Turn out for this meeting was tremendous and shows the solidarity the brothers and sisters have for each other there. With a new vessel coming online in early next year, the membership has expressed their concerns in regards to manning levels and the possibility of crew reduction. It was agreed by the members to hold off negotiations until we see what the exact manning levels will be and how the new vessel operates.

(Continues on page 26)

Seaspan Ferries

Les négociations se poursuivent avec la Compagnie depuis les derniers mois. Une réunion générale des membres a été tenue le 27 novembre afin de discuter avec les membres des progrès accomplis. De nombreux membres ont assisté à la réunion et ont démontré la solidarité de nos confrères et consoeurs. Un nouveau navire sera mis en service au début de l'année prochaine et les membres ont exprimé leurs inquiétudes relativement à la dotation en personnel et la possibilité de réduction d'équipage. Il a été convenu avec les membres de tenir des négociations lorsque la dotation aura été déterminée et que le navire est en service.

(Suite à la page 26)

MV Rose MacKenzie with Harken Logger



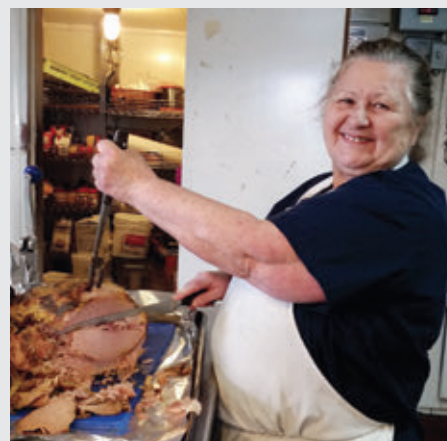
AUTOUR DES PORTS



Stiliyan Dimov, Wayne Edmison, Loredario Gamayon



Susan Brunet



Pauline Hopkins

(Continues from page 25)

The negotiating committee will be meeting early January to get a clear direction moving forward. Big thanks go out to committee members, Steve Good, Wes Paulin and Glen Steele for their dedication and time to this process.

NTCL

As many are aware NTCL received creditor protection in April 2016 and these proceedings have been ongoing since then. With the pension plan underfunded significantly, the SIU has had our legal counsel making applications in court to try and make sure NTCL lives up to their obligations to the membership both with pension and severance. When the season wrapped up in early October members were sent a letter from NTCL offering a severance that was a fraction of what they are entitled to under the terms in the collective agreement. This came as a surprise to us as we negotiated the collective agreement in good faith and expect the company to hold up to their end. A letter to the membership from the SIU Vancouver office was sent out October 21st, detailing our view on the company's offer and also the steps the SIU is taking to protect the member's interest. As more information becomes available we will keep you up to date.

Jones

Jones Marine has experienced a busy 2016 with strong markets in Lumber, Logs, and Pulp. There have not been any curtailments in production by their customers. This has resulted in 5 new hire deckhands with a possible addition of two more before year end.

The Nanaimo Port Authority has been aggressively marketing their inner harbour docks for log exports which has not only increased the company's log towing but also their ship berthing.

Jones Marine commissioned their first Tractor Tug the "David J" in October of this year. The vessel's specifications are: 53' x 26' 12" 2400 hp. Training of their first crews is complete and the vessel is now in full service.

(Continues on page 27)

(Suite de la page 25)

Le comité de négociation se réunira en début janvier pour déterminer la marche à suivre. Nous remercions nos confrères Steve Good, Wes Paulin et Glen Steele pour leur dévouement et temps qu'ils consacrent au processus.

NTCL

Plusieurs membres ont appris que NTCL a reçu la protection de créancier en avril 2016 et les démarches se poursuivent depuis ce temps. Alors que le régime de retraite est substantiellement sous-capitalisé, le conseiller juridique du SIU s'est présenté devant le tribunal afin de tenter d'assurer que NTCL honorera ses obligations envers les membres au chapitre du régime de retraite et également les indemnités de fin d'emploi. Lorsque la saison s'est terminée au début d'octobre, les membres ont reçu une lettre de la Compagnie offrant une fraction du montant qui leur est dû en vertu de la convention collective. Nous avons tous été surpris ayant négocié la convention collective de bonne foi et nous attendons à ce que la Compagnie honore ses obligations. Une lettre a été transmise de notre bureau de Vancouver à nos membres, donnant tous les détails sur l'offre de la Compagnie et les mesures que prend le SIU afin de protéger l'intérêt des membres. Nous vous transmettrons les renseignements qui deviendront disponibles sur ce sujet.

Jones

Jones Marine a connu une année 2016 bien active avec des marchés favorables en bois de charpente, billots et bois de pulpe, sans réduction de production par leurs clients. La compagnie a ajouté cinq hommes de pont et probablement deux de plus avant la fin de l'année.

L'administration portuaire de Nanaimo a adopté des mesures dynamiques pour mettre en valeur leurs installations pour l'exportation de billots résultant en une augmentation des activités de remorquage et d'installations d'accostage.

Jones Marine a mis en service le remorqueur tracteur « David J » en octobre qui est doté d'un moteur de 2400 HP. La formation de leurs membres d'équipages est complète et

(Suite à la page 27)

AROUND THE PORTS



Warren Osborne, Wallace Green, Brendon Keeping, Alex Morris, Tony Nystedt, Ken Keeping, Calvin Ransome, Robert Keeping, Dorman Thorne



Jones Marin Tractor Tug / remorqueur tracteur "David J"

Jones Marine suffered a serious incident in the Spring of this year. Fortunately no one was injured. As a result the company hired an external auditor to review all aspects of the Company. The result in part was a refocus on the maintenance tracking systems and sending their Masters and Deckhands (in teams) to a BC Ferry simulator course on Situational Awareness and Bridge Resource Management. The response from this 2 day course has been very positive. Safety will continue to be a main focus of the company's operation.

We wish you and your family the happiest of holidays!

le navire poursuit ses activités.

Jones Marine a subi un incident sérieux au printemps. Heureusement, personne n'a été blessé et la Compagnie a embauché un auditeur externe pour examiner toutes les activités de la Compagnie. Le résultat est de mettre l'accent sur les systèmes de suivi de l'entretien et d'assigner les capitaines et les hommes de pont (en équipes) à un cours offert par BC Ferry sur la connaissance situationnelle et la gestion des ressources sur le pont. La réponse à ces cours de deux jours a été très positive et la sécurité continuera à être un objectif principal de la Compagnie.

Nous vous souhaitons Joyeux Noël et Bonne Année.

AUTOUR DES PORTS



Jean-Marie Cassivi, Serguei Pereplavtchenko, Grant Tornberg



Mike Carew, Troy Thurston

Organizing remains our priority

Coastal Shipping Limited Goes Foreign

Recently, Coastal Shipping Ltd. advised it would be reflagging 4 out of their 5 vessels and putting foreign crew on board, leaving anywhere between 60 to 100 SIU members (licensed and unlicensed) without jobs, just a month before the holiday season. The SIU and its members have been very vocal and have spoken out against the company taking this route.

This year has been one of the most difficult for shipping in the past few years, and it is especially difficult to take in the midst of government lawsuits where we are fighting for Canadian jobs and prior to the ratification of CETA, which makes us fear for the survival of the entire maritime industry in Canada.

Organizing

Last July/August the SIU (SEATU) organized the Zodiac Captains of 3 marine life observation companies in the Tadoussac area. While certifications were granted to the SIU (SEATU) for Otis Excursions and Croisières Essipit, we are still awaiting the Board's decision for Croisières AML, the larger of the three companies.

Contract Ratifications (Officers):

Officers of Dragage Océan DS

Inc. recently ratified a new six-year agreement, while those of the Juno Marie (a fueling vessel based in the Port of Montreal) and on the M/V Apollo, a ferry offering service between St. Barbe, NL and Blanc Sablon, Qc, ratified their own first collective agreements.

Contract Ratifications (Unlicensed):

The unlicensed crew of both the Juno Marie and STQ recently ratified their agreements.

Negotiations:

The Océan Remorquage Côte Nord agreement was recently voted on and rejected by members and the SIU will go back into conciliation, but this time with a strike mandate in hand.

Tentative agreements have been reached with Dragage Océan DS Inc. and COGEMA for the unlicensed crew and will be submitted to employees of each bargaining unit in the next few weeks.

Negotiations for both the licensed and unlicensed personnel with Dragage Océan DM Inc. are set to begin sometime in the new year.

Anglo-Eastern negotiations are ongoing with non-monetary and monetary items still outstanding, with

another meeting scheduled for this week.

Desgagnés Marine Cargo Inc. negotiations' notice was sent to the Company at the beginning of the month and notices will soon be sent to Desgagnés Marine Petro Inc. and both Biorex units. We have however already reached out to our members employed with these units to obtain their proposals.

Preventative Mediation Program

Recently we were contacted to participate in the preventative mediation program by the Federal Mediation and Conciliation Services of the Labour Program of the Government of Canada. The Program is said to help improve ongoing relationships and keep the lines of communication open between employers and unions while the collective agreement is in force. A difficult last run at negotiations led to the invitation to participate in this program. Although this is a first for the SIU, we went into the first meetings with an open mind to see what in fact the program will offer. Other meetings will take place with the assistance of mediators over the next several months and will include members employed by the Company.

Micheline Morin

Income Tax Receipts

Because of changes in the way Income Tax Receipts are to be reported, this year the SIU of Canada will be sending out receipts to members which have paid dues directly to the Seafarers' International Union of Canada. Members who have paid their dues through payroll deductions by the employer will be issued an Income Tax Receipt by the employer (s) depending on how many

Companies they have worked for.

As a result, members will be receiving:

- An OFFICIAL INCOME TAX receipt from the SIU for dues or fees paid to the Seafarers' International

Union of Canada for the payment of dues and other amounts to your Union.

- An Income Tax Receipt or an acknowledgement on T4 and TP4 forms or other forms from each and every employer who has made payroll deduction(s) for the payment of dues and other amounts paid on your behalf.

For your information: Depending on your Employer's Accounting systems, Income Tax Receipts are usually reported in duplicate copies for your Income Tax Report to the Federal Government and in duplicate copies for your Income Tax Report to the Provincial Government.

La syndicalisation demeure notre priorité

Coastal Shipping Sous Pavillon Étranger

Récemment, Coastal Shipping Ltd. a avisé que 4 de ses 5 navires navigueront sous pavillon étranger et que ses employés brevetés et non-brevetés (de 60 à 100 membres du SIU) perdront leur emploi, un mois avant la saison des Fêtes. Le SIU et ses membres n'ont pas tardé à manifester à la compagnie leur désaccord de cette décision.

Cette année a été l'une des plus difficiles dans le secteur maritime au cours des dernières années et il est particulièrement difficile de poursuivre nos activités devant les poursuites du gouvernement alors que nous luttons pour protéger les emplois de nos marins avant la ratification de l'Accord économique et commercial entre le Canada et l'Union européenne et nous incite à craindre pour la survie de l'industrie maritime au Canada.

Syndicalisation

Au cours des mois de juillet et août, nous avons recruté les Capitaines zodiacs des compagnies d'observation de la faune marine de la région de Tadoussac. Le SIU (SEATU) a obtenu la certification pour Croisières Otis et Croisières Essipit et nous attendons la décision du Conseil pour Croisières AML, la plus grande des trois compagnies.

Ratifications de conventions (Officiers)

Les officiers à l'emploi de Dragage Océan DS Inc. ont récemment ratifié leur convention d'une durée de six ans alors que nos confrères du Juno Marie (un navire de ravitaillement au port de Montréal) et du Apollo, un traversier qui assure la navette entre St. Barbe TN et Blanc Sablon QC ont également ratifié leur première convention collective.

Ratifications de convention (Personnel non breveté)

Les équipages non brevetés du Juno Marie et de STQ ont récemment ratifié leurs conventions.

Négociations

La convention collective chez Océan Remorquage Côte Nord a récemment été soumise au vote et a été rejetée par les membres. Le SIU ira de nouveau en conciliation, mais cette fois, avec un mandat de grève en main.

Des ententes de principe ont été conclues avec Dragage Océan DS Inc. et COGEMA pour les équipages non brevetés et elles seront soumises aux travailleurs de ces unités de négociation au cours des prochaines semaines.

Des négociations pour les travailleurs brevetés et non brevetés de Dragage Océan DM Inc. débiteront au début de la nouvelle année.

Les négociations avec Anglo Eastern se poursuivent sur les questions monétaires et non-monétaires et d'autres rencontres sont prévues.

Un avis de négociation a été transmis à Desgagnés Marine Cargo Inc. au début du mois et des avis seront bientôt envoyés à Desgagnés Marine Petro Inc. et aux deux unités de Biorex. Nous avons communiqué avec nos membres à l'emploi de ces compagnies afin d'obtenir leurs propositions.

Programme de médiation préventive

Récemment, nous avons été invités à participer au programme de médiation préventive organisé par les services fédéraux de médiation et de conciliation du Ministère du Travail du Gouvernement du Canada. Le programme a pour objectif d'améliorer les rapports continus et de garder les voies de communication ouvertes entre les employeurs et les syndicats alors que la convention collective est en vigueur. Une série difficile de négociations a mené à l'invitation de participer à ce programme. Bien que ce soit une première tentative pour le SIU, nous avons participé aux premières rencontres avec un esprit ouvert afin de constater ce que le programme offre. D'autres réunions auront lieu avec la participation de médiateurs au cours des prochains mois et incluront des membres employés par la Compagnie.

Micheline Morin

Reçus pour fins d'impôt

En raison des changements apportés dans l'émission de reçus pour fins d'impôt, votre Syndicat émettra des Reçus Officiels d'Impôt pour les cotisations ou droits payés au Syndicat international des marins canadiens. Les membres qui ont payé leurs cotisations par retenues salariales par l'employeur recevront un Reçu pour Fins d'Impôt par votre employeur.

Ainsi, les membres recevront :

- Un REÇU OFFICIEL D'IMPÔT du SIU pour les cotisations ou droits payés au Syndicat international des marins canadiens pour le paiement de cotisations ou autres montants à votre Syndicat.

- Un REÇU OFFICIEL D'IMPÔT ou un accusé de réception sur les formulaires T4 ou TP4 ou autres formulaires de chaque employeur qui a fait une ou plusieurs retenues salariales pour le paiement de cotisations ou autres montants payés en votre nom.

Pour votre information : Selon le système de comptabilité de votre Employeur, les Reçus pour fins d'impôt sont habituellement déclarés en double exemplaire pour Rapport d'Impôt sur le Revenu au Gouvernement fédéral et en double exemplaire pour votre Rapport d'Impôt sur le Revenu au Gouvernement provincial.

We need an ILO Convention because: ITF women condemn all violence at work! Enough is Enough!

"Violence against transport workers is one of the most important factors limiting the attraction of transport jobs for women and breaking the retention of those who are employed in the transport sector."

ILO Transport Policy
Brief 2013

ITF is planning to use the UN Day 2017 to encourage affiliates to work with us. We must build the evidence to support women transport workers to be recognised

as high risk within the ILO convention on violence against men and women in the world of work. The next one will be held in March 2017.

We are making huge progress on all issues affecting women workers in transport and we are motivated to do more. To see more and follow us on www.itfendvaw.org.

Should you have any questions regarding the foregoing, please do not hesitate to contact the records department at records@seafarers.ca or contact the undersigned at 514-931-7859 – local 233.

We would like to take this opportunity to wish each and every one of you a wonderful and Safe Holiday Season. Cheers to all!

Catina Sicoli

Secretary-Treasurer – Secrétaire-Trésorière

Nous devons avoir une convention de l'OIT car : Les femmes de l'ITF condamnent toute violence au travail! ASSEZ C'EST ASSEZ !

Pour les femmes, la violence envers les employés du transport est l'un des plus importants facteurs limitant l'attraction des emplois du transport et la fidélisation des employés dans le secteur du transport. »

ASSEZ c'est ASSEZ /
Bulletin politique de
l'OIT 2013



Women attending the ITF Womens Committee Meeting in Panama. Secretary-Treasurer Catina Sicoli is to the extreme right, front row.

Femmes assistant à la réunion du Comité des femmes de l'ITF à Panama. Secrétaire-Trésorière Catina Sicoli est à droite, première rangée.

ITF prévoit que le jour de l'ONU en 2017 servira à encourager ses filiales à travailler avec l'ITF afin de réunir les preuves pour soutenir les femmes du

secteur du transport à être reconnues comme étant à haut risque dans la convention de l'OIT sur la violence contre les hommes et les femmes dans le monde du travail, la prochaine ayant lieu en mars 2017.

Nous accomplissons un progrès énorme sur toutes les questions affectant les femmes dans le secteur du transport et nous sommes déterminés à faire encore plus. Consultez et accompagnez-nous à www.itfendvaw.org.

Pour tout autre renseignement, veuillez communiquer avec le Service des dossiers par courriel à records@seafarers.ca ou par téléphone à 514-931-7859-Poste 233.

Nous profitons de cette opportunité pour vous souhaiter ainsi qu'à vos vôtres, un Merveilleux et Joyeux Noël.

We need your address

Members who have moved recently must advise the Records Department.

It is essential for the Records Department to have your current address in order to send you employment information or other publications. In the event you have moved in the past year, please send in your personal information to update our records or to communicate with you.

Do not delay. Send your personal information to the Records Department by email at records@seafarers.ca or by phone at 514-931-7859 – local 236 or local 233.

Nous devons avoir votre adresse

Les membres qui ont changé d'adresse récemment doivent en informer le Service des Dossiers

Le Service des Dossiers doit avoir votre adresse courante afin de vous transmettre d'importants documents ou autres publications. Si vous avez changé d'adresse au cours de la dernière année, veuillez transmettre vos renseignements afin de mettre votre dossier à jour ou communiquer avec vous.

Ne retardez pas. Veuillez transmettre vos renseignements personnels au Service des Dossiers par courriel à records@seafarers.ca ou par téléphone à 514-931-7859 poste 236 ou poste 233.

News of the Non-Marine Category

SIU members in the NON-Marine Category have made efforts to complete all projects in their well-filled order book.

Industries Ocean

Société des Traversiers du Québec ferries have been repaired and upgraded in the construction facilities in Ile aux Coudres. Requiring additional repairs from what was expected originally, the Armand Imbeau, providing ferry service between Tadoussac and Baie Ste-Catherine, has been in the shipyard longer than expected. The Joseph Savard, the ferry assigned to the crossing between Saint-Joseph-de-la-rive and Ile aux Coudres is in dry dock and will undergo a long awaited major rejuvenation process. Many additional steel plates have been installed to replace covering boards. The vessel is expected to be back in service by mid-December.

The construction of SIMEC barges is progressing on schedule. A first section is completed and has been moved out of the workshop until the rear end is completely assembled by the end of December. A shelter has now been installed for the comfort of workers during the winter months. Other projects are expected in January including the arrival of the Fjord Éternité, the Rio Tinto tug scheduled to undergo its quinquennial inspection.

Fabrication Navale Océan

SIU members working normally at Fabrication Navale have been dispatched to help fellow-members at the Ile aux Coudres shipyard. At the Quebec City workshop, work is also under way to build components for the second SIMEC barge. Once assembled, they will be transported by truck to the Island.

Réparations Navales Industrielles (RNI)

Our members working for RNI have also been dispatched to the Ile aux Coudres shipyard. They have been quite busy in the last few months, working on Canadian Coast Guard vessels, namely the Griffon, Amundsen, Martha L. Black and Des Groseillers for the fall update. The Canadian Coast Guard's Sipu Muin has also been upgraded.

Members of the Non-Marine Category are also getting the 718 (Cecon Excellence) ready for an assignment overseas. The Transshelf, a heavy load carrier, is expected soon to load and transport a vessel specializing in underwater construction. RNI workers have also upgraded the Quebec City incinerator.

We are also happy to announce the ratification of a new collective agreement that will be in effect to the end of 2020. Emotions were high at times and RNI workers deserve congratulations; we raise our hat to RIN workers who showed solidarity throughout the process.

Navigation des Basques

Members working aboard the Heritage 1, the ferry servicing the Trois-Pistoles-Les Escoumins crossing have completed their season which has seen an important increase in activities. The new engines installed on the vessel have performed well.

During the off season, the Company is sending SIU members to attend advanced courses in English to easily converse with customers. Minor work will be carried out in the spring to get the vessel ready for another great season in 2017.

Charles Etienne Aubry

Rapport de la Catégorie Non-Maritime

Les activités vont bon train du côté Non-Maritime et nos membres redoublent d'ardeur afin de porter à terme les projets d'un carnet de commande bien rempli.

Industries Océan

Les traverses de la STQ ont occupés la rampe dans les derniers mois au chantier de l'Île aux Coudres. Le N/M Armand Imbeau qui assure la traversé entre Tadoussac et Baie-Sainte Catherine a nécessité beaucoup de travaux supplémentaires. Le N/M Joseph Savard, le traversier affecté à la liaison entre Saint-Joseph-de-la-Rive et l'Île aux Coudres est en cale sèche dans le but d'y recevoir une cure de rajeunissement. De nombreuses plaques d'acier supplémentaires ont été installées sur les plats bords. Une mise à l'eau de ce navire est prévue vers la mi-décembre. La construction des barges SIMEC va bon train. Une première section est complétée et a été sortie de l'atelier en attendant que l'autre section, à l'intérieur, soit complétée pour un assemblage vers la fin décembre. Un abri y sera aussi installé pour les futurs travailleurs. Notons aussi dans les projets à venir l'arrivée en janvier du remorqueur de Rio Tinto, le Fjord Éternité pour son inspection quinquennale.

Fabrication Navale Océan

Les membres de FNO sont au chantier de l'île aux Coudres afin de prêter main forte aux confrères insulaires. À venir aussi, à l'atelier de Québec, la construction de blocks pour la deuxième barge SIMEC. Ces blocks seront transportés par camion à l'île une fois terminés.

Réparations Navales Industrielles

Nos membres RNI sont aussi récemment appelés à aider au chantier de l'île. Parmi les projets des derniers mois à Québec, les Navires de la Garde Côtière Canadienne : les NGCC Griffon, Amundsen, Martha L. Black et le Des Groseillers ont tous subi des travaux d'automne. La modernisation du NGCC Sipu Muin a été complétée avec succès. Nos membres sont aussi à préparer le navire 718 (Cecon Excellence) en vue de son transport outre-mer; le Transshelf, un navire porteur de charges lourdes, est attendu sous peu afin de charger sur son pont le navire de construction sous-marine. Notons aussi les travaux de mise à niveau automnale à l'incinérateur de Québec. Nous sommes aussi heureux d'annoncer la ratification d'une nouvelle convention collective jusqu'à la fin 2020; les négociations ont été fortes en émotions et je dois lever mon chapeau aux membres RNI qui ont montré une forte solidarité dans le processus.

Navigation des Basques

Les membres travaillant à la traverse Trois Pistoles-Les Escoumins ont complété une saison qui a vu une hausse importante de l'achalandage. Les nouveaux moteurs sur l'Héritage I ont bien répondu. Durant la saison morte, la Compagnie affectera nos membres à suivre des cours de perfectionnement en anglais afin de mieux répondre à la demande de la clientèle. Des travaux mineurs seront effectués au printemps sur le navire afin d'être fin prêt pour une autre belle saison en 2017.

Charles Etienne Aubry

The Shipping Industry is the poster child for globalization

CETA & TISA and other global trade agreements will bring the worst of this globalization to the St Lawrence River, inland lakes and shores of Canada's pristine waterways. "Flag of Convenience" Shipping with little regulation, no real regard for social and environmental standards, tax avoidance, multi national crews with unknown backgrounds and layers of ownership would become common, replacing well regulated and safe Canadian Ships and crews.

Canadian Safety, Security sovereignty and the environment will all be put at great risk by Flag of Convenience Shipping and the Government of Canada will be unable to regulate or control it under legally binding Free Trade Agreements. There will be no return, no do over and no mercy for our shorelines, our workers or our economy.

**Support a Canadian Shipping Industry
with Canadian Flag
Canadian Crewed Safe Ships.**



Seafarers International Union
of Canada

L'industrie maritime est la tête d'affiche pour la mondialisation

L'Accord Économique et Commercial Global (AECG), l'Accord sur le Commerce des services (ACS) et les autres accords commerciaux conclus à l'échelle mondiale auront les pires conséquences de cette mondialisation sur le fleuve St-Laurent, les Grands lacs et le littoral du Canada. L'industrie maritime sous « Pavillon de complaisance » avec le minimum de réglementation n'a aucun égard pour les normes sociales et environnementales que nous connaissons. Profitant de l'évitement fiscal, des équipages d'origine inconnue à bord de navires dont les droits de propriété sont obscurs deviennent communs, remplaçant les navires et les équipages canadiens bien réglementés et sécuritaires.

La sûreté et la sécurité de la souveraineté du Canada seront exposées à de grands risques par la navigation sous Pavillon de complaisance et le Gouvernement du Canada sera incapable de la réglementer et de la contrôler en raison d'accord contraignants. Il sera impossible de retourner en arrière et d'obtenir grâce pour nos cours d'eau, nos travailleurs ou notre économie.

**Appuyez une industrie maritime et des navires
immatriculés sous registre canadien
dont les équipages sont composés
de marins canadiens.**



Syndicat international
des marins canadiens

