

The Canadian Sailor Le Marin canadien

CSL negotiations off to a rocky start

Début difficile des négociations avec CSL





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 New jobs for fourteen SIU members
Nouveaux emplois pour quatorze membres du SIU
- 6 Balance and Fairness in Labour relations
- 7 Équilibre et Équité dans les relations de travail
- 8 Canadian Marine Advisory Council Report
- 9 Rapport du conseil consultatif maritime canadien
- 10 LNG Low Flash Point Fuels
- 11 Carburants à point d'éclair bas
- 12 Submission for the Standing Committee on Human Resources, Skills and Social Development and the Status of Persons with Disabilities study on Canada's Temporary Foreign worker program
- 13 Soumission pour le Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées avec des incapacités étudier sur le programme provisoire du travailleur étranger du Canada
- 22 Canadian Marine Mates and Engineers Union
- 23 Syndicat canadien des officiers de pont et de l'engin (SCOPE)
- 24 News of the Non-Marine Category
- 25 Rapport de la Catégorie Non-Maritime
- 26 On the West Coast
- 27 Sur la Côte Ouest
- 28 ITF report
- 29 Rapport de l'ITF
- 34 Apprentice Training Program
- 35 Formation des apprentis marins

President's Message

We have never been ones to mince words in the SIU Canada and today is no different. We give thanks when and where it is due, and we call out those who would sit idle, and be in denial about what is at stake for Canadian Cabotage. We have had several Unions walk arm in arm with us on the picket lines and in the demonstrations we have had over the past year or so. We have had them sit at our table and help us come up with plans to fight back. We also have those among us who say they represent Seafarers and do nothing. They don't get involved to make sure Canadian Seafarers have a voice, they don't stand up and fight back! They let us do the leg work, they let us take the front lines and lead the charge. We have launched lawsuits, we have demonstrated, and we are in Ottawa on a weekly basis meeting with politician after politician to make sure the voice of our membership is heard. We write letters of protest for each and every vessel that comes into Canada to work Cabotage insisting that Canadian Seafarers, officers and ratings, get first chance for employment. We are active as Chair of the ITF Cabotage Task Force which is International in scope fighting for Cabotage around the globe which makes us at home stronger. We ask ourselves where are the other Seafaring Unions in this fight? All Longshore Unions in Canada are fighting with us, Unions in America and Europe are fighting with us, as are too many other Unions to mention! The only Union in Canada with Seafarers who have stepped up to the plate is the ILWU Canada! WHERE ARE THE OTHERS???? Don't stand on our shirrtails and expect a free ride! Stand up or stand back and we will lead the fight for all Seafarers in Canada!! We will make sure that their voice is heard, their concerns addressed and that they are represented at the tables in Ottawa and around the globe.

Industry experts are calling 2016 the worst year on record, a catastrophic collapse of the shipping industry worldwide, a year like we have never seen! Those of you on ships that

never came out this year are feeling the pinch and those in the Union Halls waiting for work understand completely what those words really mean. Not since the early 80's have we experienced such a slow down and this one could be deeper and last longer than that one. At the SIU Canada we are actively organizing and looking at new opportunities all the time. We have organized officers on the East Coast and several smaller units via our affiliate Seafarers Entertainment and Allied Trades Union. Our newest affiliated Union the Canadian Marine Mates and Engineers Union will be actively organizing and representing Officers onboard Canadian Flag vessels as the strongest and most active voice for Canadian Officers. Through this new affiliate, Ships Officers will be able to be as active in the Industry as the SIU Canada. It will make us all stronger and able to speak with a united strong and steady voice as one Brotherhood!

We are also heading into contract negotiations with our biggest partners, CSL and Algoma. They want cuts, and not just surface wounds, they want deep cuts to the gains we have made over the previous decades. Cuts so deep if we give in we may never be able to stop the bleeding. Never in my 34 years have I received 32 pages of contract proposals! But this is a sign of the times when you take all things into consideration. We have a changing industry, tough times and threats to our Cabotage, all in the same year. We don't back away from a challenge and we are confident that through the negotiation process we will be able to make them see that progress does not have to sacrifice the hard working men and women who make the Companies successful. There are ways to "modernize" the Industry and the first of these is to have respect for the people driving the machine. It will be a very tough summer of negotiations but with your continued support we will come out with a fair deal.

James Given

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Melvin Wagg, Amar Baiod, Sherwin Marilao



Patricia Pilon, Alexei Lotutovici

Message du Président

Le SIU Canada n'a jamais eu la réputation de mâcher ses mots et nous ne le ferons pas aujourd'hui. Nous remercions les personnes qui le méritent et blâmons les personnes qui croisent leurs bras, ne font absolument rien et qui refusent de reconnaître les enjeux du cabotage au Canada. Plusieurs syndicats nous ont appuyés sur les lignes de piquetage et lors des démonstrations que nous avons organisées au cours de la dernière année. Nous les avons invités à se joindre à nous et à donner leur opinion. Nous avons également parmi nous des personnes qui prétendent représenter les marins mais qui ne font rien. Ils ne s'impliquent pas et ne luttent pas pour assurer que les marins canadiens sont bien représentés. Ils nous laissent faire le travail. Nous avons entrepris des poursuites judiciaires, nous avons organisé des démonstrations, nous sommes à Ottawa à chaque semaine afin d'assurer que le message de nos membres est entendu. Nous écrivons des lettres de protestation pour chaque navire étranger qui entre en eaux canadiennes pour se livrer au cabotage et nous insistons sur le fait que les marins canadiens, officiers et marins non brevetés, ont la priorité pour les emplois. À titre de président du groupe de travail de l'ITF sur le cabotage, nous luttons pour faire reconnaître nos droits sur le cabotage dans notre pays. Nous nous demandons où sont les autres syndicats maritimes dans ce combat ? Tous les syndicats de débardeurs nous appuient, les syndicats en Amérique et en Europe nous appuient ainsi que plusieurs autres syndicats ! Le seul autre syndicat représentant des marins qui prend une part active est le Syndicat international des débardeurs et magasiniers ! OÙ SONT LES AUTRES ??? Ils s'attendent à avoir un traitement de faveur! Ils doivent se lever et lutter car nous mènerons le combat pour tous les marins au Canada ! ! Nous nous assurerons que leur voix est entendue, que leurs préoccupations sont connues et qu'ils sont bien représentés à Ottawa et dans le monde entier.

Les experts disent que 2016 est la pire année que notre industrie a connue; un effondrement catastrophique à l'échelle mondiale. Ceux parmi vous qui attendez que les navires appareillent ou qu'ils offrent des emplois de relève savent très bien ce que signifient ces mots. Nous n'avons

pas connu une telle situation depuis les années 1980 et ce ralentissement pourrait être plus intense et durer plus longtemps que ce que nous avons connu. En ce qui a trait au SIU Canada, nous examinons toutes les opportunités pour créer des emplois pour nos membres. Nous avons syndiqué des officiers sur la Côte Est et plusieurs unités de négociation par l'intermédiaire de SEATU, notre syndicat affilié. Notre plus récent syndicat affilié, le Syndicat canadien des officiers de pont et de l'engin sera actif afin de syndiquer et de représenter les officiers à bord de navires canadiens et sera le plus important porte-parole des officiers canadiens. Grâce à ce nouveau syndicat affilié, les Officiers de navires seront aussi actifs dans notre industrie que le SIU Canada. Nous serons tous plus forts, animés par ce sentiment de fraternité et notre voix sera entendue!

Nous sommes sur le point d'entreprendre des négociations de conventions collectives avec nos plus importants partenaires, CSL et Algoma. Ils veulent des coupures, et pas seulement des coupures superficielles. Des coupures dans les gains que nous avons faits durant les dernières décennies. Des coupures si profondes que si nous les accordons, nous pourrions être incapables d'arrêter l'hémorragie. Je n'ai jamais, au cours de mes 34 années, reçu des propositions de contrat qui s'étendent sur 32 pages ! Mais c'est un signe des temps alors que nous devons considérer tous les changements qui se présentent. Notre industrie subit d'importants changements, des moments difficiles et des menaces pour notre cabotage, tous durant la même année. Nous ne reculons pas devant un défi et avons confiance que par le processus de négociation nous pourrions faire réaliser que le progrès ne demande pas de sacrifier les hommes et les femmes dévoués qui contribuent à la prospérité des compagnies. Des mesures peuvent être prises pour « moderniser » l'industrie et la première mesure est de respecter les personnes qui font progresser les choses. Ce sera un été de négociations difficiles mais, avec votre appui continu, nous parviendrons à négocier une entente équitable.

James Given

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Bonifacio Seridio, Saleh Hassan



Florence Parody, Terry Anderson

New jobs for fourteen SIU members

Nouveaux emplois pour quatorze membres du SIU



As reported in the latest issue of the Canadian Sailor, the SIU has launched lawsuits against two Ministers of the former Conservative government to challenge decisions they made to grant work permits to foreign maritime workers. In addition to the Union's desire to protect Canadian workers' livelihood, we also wanted to make a firm statement after having received reports on the internet that some foreign maritime workers are being paid \$2 an hour.

The SIU decided to take a stand when it learned that ship owners / operators had applied to obtain a cabotage permit to perform a specific job off the Eastern Coast of Newfoundland for the vessel IT Intrepid, a vessel owned by Canadian interests and registered under the flag of Barbados.

As required by Canadian law, ship owners and operators wanting to operate a vessel in Canadian waters are required to apply for a cabotage licence ("Coasting Trade Licence") from the Canadian Transportation Agency. In this case, the owners/operators did apply for the licence to operate the vessel and the Agency determined that no owner of a ship registered under Canadian flag, capable of offering an identical or comparable service, had a ship available. As there was no Canadian ship available to perform the work, importing a ship registered under a foreign flag was within the law; but there remained an important hurdle to overcome, the composition of the crew.

The SIU has adopted a standard practice and opposes the issuance of work permits to foreign maritime workers when SIU of Canada sailors are available. The Coasting Trade Act, also known as the Cabotage Law, is very clear on this matter and it requires that ships transporting passengers or goods between Canadian ports ("coastal traffic") can employ foreign workers only when no qualified Canadian worker is available. Consequently, the SIU is opposing the import of any ship unless the Company agrees to employ Canadian sailors on board. In this event, the SIU opposed the issuance of a permit to the IT Intrepid because there were qualified Canadian sailors available to work aboard the IT Intrepid.

We met representatives of the ship owner/operator and negotiated the recruiting and working conditions on board the IT Intrepid. The fourteen Canadian sailors boarded the vessel and are very satisfied to have the opportunity to work and earn wages and we are confident the employer will be very satisfied of having employed fourteen qualified SIU Canada sailors.

Tel que rapporté dans la précédente édition du Marin canadien, le SIU a intenté des poursuites contre deux ministres de l'ancien gouvernement conservateur pour contester leurs décisions d'accorder des permis de travail à des travailleurs maritimes étrangers. En plus du désir du Syndicat de protéger les emplois de travailleurs canadiens, nous voulions intervenir après avoir appris sur les réseaux sociaux que des travailleurs maritimes recevaient 2 \$ par heure dans certains pays.

Le SIU a décidé de prendre position quand il a appris que des armateurs ou opérateurs de navires avaient obtenu un permis pour le navire étranger IT Intrepid, un navire appartenant à des intérêts canadiens et enregistré sous le drapeau de la Barbade, en vue d'effectuer un travail spécifique sur la côte Est de Terre-Neuve.

Selon la loi canadienne, les propriétaires et opérateurs de navire voulant transiger en eaux canadiennes sont requis de faire une demande pour un permis de cabotage de l'Office des transports du Canada. Dans ce cas, les propriétaires/opérateurs ont fait une demande pour que le permis puisse exploiter un navire et l'Office a déterminé qu'aucun propriétaire d'un navire enregistré au Canada capable d'offrir un service identique ou comparable, était disponible. Aucun navire canadien étant disponible, l'importation d'un bateau enregistré sous drapeau étranger était conforme à la loi; toutefois il restait un obstacle important à surmonter, soit la composition de l'équipage.

Le SIU a adopté une pratique courante et s'oppose à l'émission de permis de travail aux travailleurs maritimes étrangers lorsque des membres du SIU sont disponibles. La Loi sur le cabotage est très claire sur cette question et elle exige que les navires transportant des passagers ou des marchandises entre les ports canadiens (« trafic côtier ») peuvent employer des travailleurs étrangers seulement lorsqu'aucun travailleur canadien qualifié n'est disponible. En conséquence, le SIU s'oppose à l'importation de tout navire à moins que le propriétaire ou l'exploitant accepte d'employer des marins canadiens à bord. Dans ce cas, le SIU s'est opposé à l'émission d'un permis à l'IT Intrepid parce des marins canadiens qualifiés étaient disponibles à travailler à bord de ce navire.

Nous avons rencontré des représentants du propriétaire/exploitant du navire et avons négocié les conditions de recrutement et de travail à bord du IT Intrepid. Les quatorze marins canadiens sont montés à bord du navire et sont très satisfaits d'avoir l'occasion de travailler et de mériter un salaire et nous sommes confiants que l'employeur sera très satisfait d'avoir employé quatorze marins qualifiés du SIU Canada.

Balance and Fairness in Labour relations

Following the long awaited change of the guard in Ottawa, the Liberal government is well on the way to replace the laws, or bills, the Conservatives had implemented to undermine the rights of Canadian workers. The law C-377 which obliged trade unions to open their books to employers will not go any further, and this, thanks to the Liberal government who had it in their election platform. Also, law C-525 which changed the methods of trade-union accreditation by forcing a secret ballot which was designed to prevent the unionization of federal workers will be forever forgotten.

Consequently, we can go back to where we were before the dreadful conservative government era and henceforth hope for a deeper sense of respect in our labour relations.

In the Province of Quebec, under the liberal austerity programs, the Philippe Couillard government has succeeded to slash some tax credits, such as the program allowing deductions for the payment of union dues. As a result, the government has reduced the tax credit from 20% to 10% and the Couillard Government will gather from the workers pocketbooks, nearly 112 million dollars more.

More than 25 SIU of Canada members took advantage of a generous subsidy from the Quebec government to attend various training courses including the STCW Marine Emergency Duties courses. To be eligible to attend the course and be entitled to receive the subsidy, members must be unemployed as well as prove they are residents and tax payers of the Province of Quebec. After being duly enrolled in a training program, applicants are to be called by order of registration. The training subsidy is designed to help create a leading edge workforce that will be available to Canadian employers. It is important to note that several other training courses are currently posted on the Quebec Maritime Institute Web site and are presented in both official languages.

With respect to the diploma on professional studies in seamanship, the file is progressing through various levels of the Quebec Government. Following the announcement of the Quebec Maritime Strategy by the Liberal government, there is renewed interest in the maritime industry. Actually, we were informed recently that training courses could be offered as early as 2017. We hope other provinces will follow suit and make budgets available for maritime training. The SIU will continue to have an excellent and rewarding future in the maritime industry.

Patrice Caron

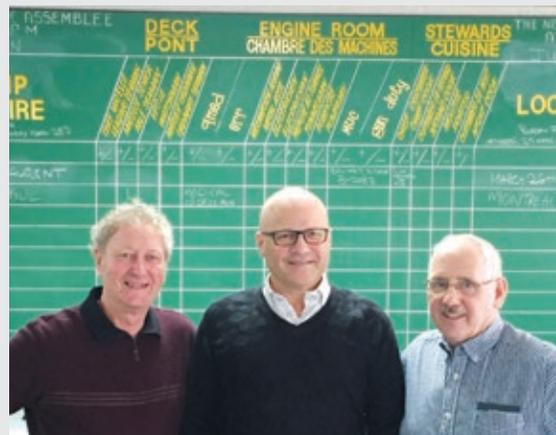


© LeoWolfert / Shutterstock.com

AROUND THE PORTS



Kevin Ennis, Stéphane Lauzé, Patrice Caron, Micheline Morin, Guy Boudreau, Fred Isabel.



Tom Penney, Patrice Caron, Jim Walsh

Équilibre et Équité dans les relations de travail

Depuis le changement de garde tant attendu à Ottawa, le gouvernement libéral est en bonne voie de renverser les lois, ou projet de loi, que les conservateurs avaient mis en place pour miner les droits des travailleurs canadiens. La loi C-377 qui obligeait les syndicats à ouvrir leurs livres aux employeurs n'ira pas plus loin, et ce, grâce au gouvernement libéral qui l'avait dans sa plate-forme électorale.

Également, la C-525 qui changeait les méthodes d'accréditation syndicale en imposant un vote secret et qui avait pour but d'entraver la syndicalisation des travailleurs fédéraux se verra tablettée à jamais.

Donc nous pouvons reprendre là où nous étions avant la période noire conservatrice et espérer dorénavant un plus grand sens du respect dans nos relations de travail.

Au Québec, dans le cadre du programme d'austérité libéral, le gouvernement de Philippe Couillard a fait en sorte de sabrer dans certains crédits d'impôt, tel que celui pour les cotisations syndicales. En effet, le gouvernement a réduit ce crédit d'impôt de 20% à 10%, ce qui résulte que le gouvernement Couillard va cueillir dans les poches des travailleurs près de 112 millions de dollars de plus.

Plus de 25 membres du SIU du Canada ont bénéficié de généreuses subventions du gouvernement du Québec pour suivre différentes formations comme celle de la mise à niveau STCW des Fonctions d'urgence en mer. Pour bénéficier d'une telle subvention, les membres doivent être

sans emploi et faire la preuve qu'ils demeurent et paient des impôts dans la province de Québec. Ils doivent s'inscrire pour la formation recherchée et ils seront appelés dans l'ordre d'inscription. Cette aide à la formation va générer une main-d'oeuvre à la fine pointe de la technologie où les employeurs canadiens trouveront leurs avantages. À noter que plusieurs autres formations sont affichées sur le site web de l'IMQ. Des formations sont désormais offertes dans les deux langues officielles.

Quand au Diplôme d'étude professionnelle en matelotage (DEP), le dossier avance bien via les différents paliers gouvernementaux du Québec et ce, grâce à la Stratégie Maritime du gouvernement Libéral provincial. Il convient d'ajouter qu'on nous annonçait récemment la possibilité de débiter les programmes de formation en 2017. Nous espérons que d'autres provinces emboîteront le pas dans cette direction. Le SIU du Canada va continuer à veiller à ce que les diplômés puissent avoir un avenir intéressant.

Patrice Caron



AUTOUR DES PORTS



Dale Robinson, Daniel Simms, Saldy Cedana, Lorne Munden, Mike Hayes



Andre Johansen, Robert Joyce

Canadian Marine Advisory Council Report

The MED refreshers will be required by any seafarer working on a SOLAS convention ship or any ship that is engaged on a STCW convention voyage. Seafarers on ships engaged on domestic voyages will not be required to take the refresher courses.

Transport Canada discussed what they are considering the boundaries for a domestic voyage. Any voyage on the Great Lakes, St. Lawrence River or Gulf of St. Lawrence is considered domestic. There are certain areas in the above mentioned regions that, if they are more than 25 miles from shore, then they would technically be considered an STCW voyage. Transport Canada has made some exceptions to try to close up what they called "donut holes". These include areas of Lakes Superior and Huron which they will consider any trip on these lakes as domestic. The Gulf of St. Lawrence also has some of these areas and they have tried to solve this problem by drawing a line from Cape Ray NL to Cape North NS. Anything to the west of this line will be considered to be domestic. There are also areas on the west coast that will be adjusted using similar methods.

The line from Cape Ray to Cape North causes a problem for us as it makes the ports of St. John's and Halifax

outside of the domestic area so any members on the ships travelling there will be required to obtain the refresher courses.

Transport Canada stressed that this is not written in stone and they are open to submissions to expand the domestic area. The SIU should make a representation to TC to expand the domestic zone to include the entirety of the east coast. We think they will be open to expanding the area if for no other reason than to appease Marine Atlantic as the boundaries as explained exclude their main area of operation.

The legislation regarding the refresher courses is not ready and will not go to Canada Gazette until March 2017 at the earliest. However, they did state that they are expecting to be prepared to issue the new certificates to the seafarers who need them for international voyages by the January 1 2017 deadline.

**Also, of note is that there is an agreement between Canada and the USA to recognize each others certificates so any trade between the countries on the lakes is considered domestic.*

Hours of Rest

There will be no changes to the

hours of work legislation for domestic voyages.

Training and Upgrading

Transport Canada (Denis Belanger) began his report by stating that because of the pressure applied by Unions, he specifically named the SIU, companies and training institutes that the requirement for seafarers having to attend a cadet program in order to upgrade is being dropped. This is great news for us and our members as it ensures that possibility of moving up through the hawse pipe.

Transport Canada will develop what they called "Approved Individualized Training". This will consist of block credit courses which could be completed while a seafarer is off. It is also being discussed that the courses could be taken on-line. This will cover the courses currently required to obtain a certificate and will also cover the additional certificates such as leadership and management skills that will be required in the future.

Again, this is a big win for us in that Transport Canada specifically named us as pushing for this and also for our members who can now continue to earn a living while moving up.

Mike Given

AROUND THE PORTS



Wallace Green, Jose Ceballos, Richard Burla



William Lovell

Rapport du conseil consultatif maritime canadien

Les cours de recyclage FUM seront exigés de tout marin travaillant à bord d'un navire de convention SOLAS ou à bord de tout navire couvert par la convention STCW. Les marins qui travaillent à bord de navires en eaux canadiennes ne seront pas tenus de suivre ces cours de recyclage.

Transport Canada (TC) a discuté des limites d'un voyage en eaux canadiennes. Tout voyage sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent ou le Golfe du St-Laurent est considéré domestique. Il y a certains secteurs dans les régions mentionnées ci-dessus qui par définition, à plus de 25 milles du rivage, qui seraient techniquement considérés un voyage STCW. Transport Canada a fait quelques exceptions et considère tout voyage sur le Lac Supérieur et le Lac Huron comme étant un voyage domestique. Le Golfe du St Laurent a également certains secteurs et Transport Canada a tenté de résoudre ce problème en traçant une ligne de Cape Ray TN à Cape North NE. Tout endroit à l'ouest de cette ligne sera considéré domestique. Certains secteurs sur la Côte Ouest seront ajustés en observant une telle méthode.

La ligne de Cape Ray à Cape North pose un problème rendant les ports de St John et d'Halifax à l'extérieur du secteur domestique exigeant que

tous les marins travaillant à bord de navires dans ces secteurs suivent ces cours de recyclage.

Transport Canada a insisté que le secteur domestique peut être agrandi et que le SIU devrait faire une représentation au comité technique afin d'augmenter la zone domestique et inclure l'ensemble de la Côte Est. Nous croyons que Transport Canada pourrait agrandir le secteur afin d'apaiser Marine Atlantic car ses principales activités commerciales sont à l'extérieur de la zone mentionnée plus haut.

La législation sur les cours de recyclage ne sera pas publiée avant mars 2017 au plus tôt. Les représentants de TC ont déclaré qu'ils comptent être disposés à fournir les nouveaux certificats aux marins qui désirent les obtenir pour des voyages internationaux à compter de la date-butoir du 1er janvier 2017.

Il convient de souligner qu'un accord a été conclu entre le Canada et les États-Unis pour reconnaître les certificats des deux pays et que tout voyage commercial entre les deux pays sur les Grands Lacs est considéré domestique.

Heures de repos

Il n'y aura aucun changement à la

législation sur les heures de travail pour les voyages domestiques.

Formation et évolution

Denis Belanger de Transport Canada a débuté son rapport en déclarant qu'en raison des pressions appliquées par les syndicats, il a spécifiquement nommé le SIU, les compagnies et les instituts de formation, l'exigence que les marins assistent à un programme de cadet afin d'améliorer leurs qualifications est abandonnée. C'est une excellente nouvelle pour nous et nos membres.

Transport Canada développera ce qu'ils ont appelé « Une formation personnalisée agréée ». Ce programme comprend des cours donnant droit à des crédits lorsque le marin ne travaille pas. Il est possible que ces cours soient offerts par internet comprenant les cours présentement exigés pour obtenir un certificat et couvrira également les certificats supplémentaires tels que les cours de leadership et de gestion qui seront exigés dans l'avenir.

Cette annonce est une grande victoire pour le SIU. Que Transport Canada ait mentionné que le SIU lutte pour ses membres et que ceux-ci pourront continuer à travailler tout en perfectionnant leurs qualifications.

Mike Given

AUTOUR DES PORTS



Jason Hart, Ronald Hamelin, Winston Gill, Rachel Kawalec, Porfirio Perneta



Chesley Walters, James O'Toole, Todd Williams, Richard Mason

LNG Low Flash Point Fuels

A presentation by Seaspan Ferries was given regarding new ships that will use low flash point fuels instead of the traditional diesel. The issue they ran into was that no courses existed that could provide the training required to work with these new fuels.

SFC have developed their own training by bringing in several

different companies to handle segments of the training. The SIU members currently employed at SFC will be required to take approximately 9 days of training consisting of LNG-gas safety, LNG Basic Safety (IMO) and ship familiarization. Masters and mates will require 17 days and engineers 15 days training, this and until it is changed Transport Canada's hands are tied.

Medicals

The issue of the length of time Transport Canada is taking to issue marine medicals was discussed. TC is claiming that the delays are due to being short staffed and that times had improved lately going from 5 months 3 weeks to around 2 and a half months.

Requests were made to extend the period of validity of provisional medicals from 6 months to 9 months. It was also suggested that the back log of medicals could be reduced if doctors were allowed to issue 2 year medicals directly to anyone who they deemed to be physically fit with no limitations. Both requests received the same answer of the Canada Shipping Act does not allow this and until it is changed Transport Canada's hands are tied.



AROUND THE PORTS



Gisele Rondeau, Phyllis Derraugh



Wayne Blagdon

Carburants à point d'éclair bas

Seaspan Ferries a présenté un exposé intéressant sur les nouveaux navires qui seront alimentés de carburants à point d'éclair bas au lieu du diesel traditionnel. La question posée par plusieurs participants est qu'aucun cours ne procure la formation exigée pour utiliser ces nouveaux carburants.

SFC a développé leur propre programme de formation en

impliquant plusieurs différentes compagnies. Les membres du SIU présentement employés par SFC seront tenus de suivre des cours d'une durée d'environ neuf jours sur la sécurité lors de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL), cours de sécurité de base (GNL) et familiarisation du navire. Les capitaines et officiers exigeront 17 jours de cours et les mécaniciens 15 jours à moins que la Loi soit changée.



© Praisang / Shutterstock.com

Certificats médicaux

Le temps requis par Transport Canada pour l'émission d'un certificat médical a été discuté. TC dit que les retards sont causés par une pénurie de personnel et que le délai a été amélioré récemment, passant de 5 mois 3 semaines à environ 2 mois et demi.

Des demandes ont été faites de prolonger la période de validité des certificats provisoires de 6 mois à 9 mois. On a également suggéré que le délai pourrait être réduit si les médecins pouvaient émettre des certificats médicaux valides pour deux ans aux personnes qu'ils jugent en bonne condition physique sans limitation. Les deux demandes ont reçu la même réponse de Transport Canada à l'effet qu'elles ne sont permises par la Loi sur la marine marchande du Canada et le demeureront tant que la Loi demeurera inchangée.

AUTOUR DES PORTS



Back/Arrière:
Lolito Villar, Elvin Mallett,
Russell Sullivan,
Leslie Harvey,
Michel Boucher,
Delbert Clowe,
Guy Tardif.

Front/Avant:
Miguel Cuenca,
Kelly Keeping,
Renato Silverderio,
Blanford Keeping

Submission for the Standing Committee on Human Resources, Skills and Social Development and the Status of Persons with Disabilities study on Canada's Temporary Foreign worker program

Executive Summary

The Seafarers' International Union of Canada (SIU) has been serving seafarers working aboard vessels on Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and West Coast since the late 1940's. SIU Canada currently represents 3,500 members.

For the purposes of this Committee, we respectfully submit that the temporary foreign workers program, together with the growing use of foreign flagged vessels in Canada, has cost our union more than 2,100 jobs to date.

Under the previous government, temporary foreign work permits were granted to foreign maritime workers crewing foreign ships operating in Canadian waters. This is in direct violation of the Coasting Trade Act, which requires that ships carrying passengers or goods between Canadian ports ("cabotage") may only use foreign workers if no qualified Canadian workers are available.

Moreover, in our view, this fails the labour market impact assessment, a necessary condition to displace qualified Canadians in favour of temporary foreign workers. It should be highlighted that these foreign workers are exploited with wages at \$2 an hour.

Since 2013, the SIU estimates that approximately 4,000 temporary foreign work permits have been issued by the Government of Canada for domestic shipping despite 25 per cent of Canadian maritime workers being

unemployed.

To prevent further damage to the Canadian domestic shipping industry, the SIU Canada submits that that the committee considers our proposed five recommendations:

1. Amend the Temporary Foreign Worker Program to allow for SIU Canada to have the right of first refusal to crew foreign flagged ships
2. Ensure all work permits issued by the Government of Canada are first vetted through a proper Labour Market Impact Assessment
3. Enforce existing laws for Temporary Foreign Workers to the Maritime sector
4. Enforce laws requiring payment of prevailing wage if/ when Foreign Workers have been selected
5. Enforce the existing Canadian cabotage law (Coasting Trade Act)

Canadian Seafarers are trained through various universities and colleges both in Canada and the United States. Their training meets - and exceeds - International Standards, allowing Canadian Seafarers to boast as the best trained in the world. Training is subsidized through industry partners with no government funding.

Vessels manned by SIU members have one of the best safety records in the world, resulting in lower insurance costs and greater reliability of operations for the employers but most importantly, for the protection and well-being of SIU members. Reflecting their qualifications, training

AROUND THE PORTS



Gary Batemen, Alex Edwards



Fred Nippard, Alain Tremblay

Soumission pour le Comité permanent des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées, social et le statut des personnes avec des incapacités étudient sur le programme provisoire du travailleur étranger du Canada

Résumé général

Le Syndicat international des marins canadiens (SIU) sert les marins travaillant à bord des navires sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la Côte Est et la Côte Ouest depuis la fin des années 1940. Le SIU du Canada représente présentement 3 500 membres.

Aux fins de ce Comité, nous soumettons respectueusement que le programme de travailleurs étrangers temporaires, ainsi que l'utilisation croissante au Canada de navires immatriculés à l'étranger a coûté jusqu'à présent à notre syndicat plus de 2 100 emplois.

Sous le gouvernement précédent, des permis de travail provisoires ont été accordés à des travailleurs maritimes étrangers qui étaient membres d'équipage à bord de navires étrangers opérant en eaux canadiennes. Cette pratique est en violation directe de la Loi sur le cabotage, qui requiert que les navires transportant des passagers ou des marchandises entre les ports canadiens (« cabotage ») peuvent seulement employer des travailleurs étrangers si aucun travailleur canadien qualifié n'est disponible.

D'ailleurs, selon nous, ceci contrevient à l'évaluation de l'incidence sur le marché du travail, une condition nécessaire pour déplacer les Canadiens qualifiés en faveur de travailleurs étrangers temporaires. Il convient de souligner que des travailleurs étrangers sont exploités avec un salaire de \$2 de l'heure.

Depuis 2013, le SIU estime qu'environ 4 000 permis de travail temporaires ont été délivrés par le gouvernement

du Canada pour transport maritime intérieur malgré le fait que 25 pour cent des travailleurs du secteur maritime canadien sont sans travail.

Pour empêcher d'autres dommages à l'industrie maritime canadienne, le SIU du Canada soumet que le comité considère nos cinq recommandations proposées :

1. Modifier le programme provisoire de travailleur étranger afin de permettre au SIU du Canada d'avoir le droit de premier refus pour composer l'équipage de navires immatriculés à l'étranger.
2. Assurez que tous les permis de travail délivrés par le gouvernement du Canada sont au préalable examinés par une évaluation adéquate de l'incidence sur le marché du travail.
3. Imposez les lois existantes pour les travailleurs étrangers provisoires au secteur maritime
4. Imposez les lois exigeant le paiement du salaire en vigueur si/lorsque des travailleurs étrangers ont été choisis.
5. Imposez la loi canadienne existante sur le cabotage (Loi sur le cabotage)

Les marins canadiens reçoivent la formation d'universités et de collèges au Canada et aux États-Unis. Leur formation répond - et surpasse - les critères internationaux de formation, permettant aux marins canadiens de se vanter d'être les marins ayant la meilleure formation au monde. La formation est subventionnée par des partenaires de l'industrie sans contribution financière du gouvernement.

Les navires avec équipages de membres du SIU ont l'un

AUTOUR DES PORTS



Joanne Marks, Amy Walters



Leslie King

and reliability, Canadian Seafarers receive – depending on their rank – an average wage of \$23 per hour.

SIU Canada appreciates this Committee's due consideration of our members' concerns. The remainder of our submission provides greater details and is divided into five sections. Of note, the appendix provides the relevant legal text of the Coasting Trade Act, as well as the definition of cabotage.

- I. Effect of Temporary Foreign Worker Program on Canada's Sailors
- II. Recommendations
- III. Backgrounder on Sailors in Canada
- IV. About the Seafarers International Union of Canada
- V. Appendix

I. Effect of Temporary Foreign Worker Program on Canada's Sailors

- a. SIU believes that Canada's Temporary Foreign Worker Program (TFWP), as it currently stands, has been inappropriately applied in the Canadian shipping industry.

First, the required Labour Market Impact Assessments for the Temporary Foreign Worker Program should reveal that there are Canadians, including our members, who are trained and capable to perform seafaring in the domestic shipping industry.

Second, cabotage laws have been violated under the TFWP by allowing foreign crews to operate in Canadian waters. This clearly impedes the Coasting Trade Act. Consequently, the application of the TFWP in the domestic seafaring industry has caused a loss of good-paying Canadian jobs, and, has put the Canadian shipping industry at risk.

- b. SIU asserts that the TFWP, in its current application,

puts safety, the Canadian environment and job security at risk.

In the context of the Canadian seafaring industry, the TFWP contributes to a failure to promote safety in our domestic bodies of water. In part, this is because foreign crews are not as well trained as Canadians. This is exacerbated by the fact that non-Canadian crews do not have local knowledge of our domestic waterways. By allowing foreign crews to operate in Canadian waters, this poses security risks as crews are not properly vetted and it is impossible to do so. This can allow foreign crews to enter with false documentation.

Under the TFWP, employment and financial security are at risk for domestic and foreign crews alike. Foreign crews are over-worked and often exploited with a \$2 an hour wage, which infringes on Canadian labour law. This wage also diminishes the good paying seafaring jobs in Canada whose wages reflect the training, local knowledge and experience that Canadian seafarers undergo. Moreover, Canadian sailors in the shipping industry risk losing their skill set if domestic jobs are not maintained. Aside from diminishing wages and skill-sets, this depletes well-compensating maritime jobs.

Environmental damage can incur to the Canadian coastline and bodies of waters, as foreign crews are not trained to operate in Canadian confined waterways nor winter conditions.

- c. SIU attests that by allowing foreign workers to enter Canadian waters under "Flags of Convenience" tax avoidance and lower labour standards are encouraged.

When a ship is registered in a country, it is subject to the laws and the country of its flag state, regardless of the nationality of the ship's owner. Registering a ship under a Flag of Convenience encourages tax avoidance since many FOC countries are tax havens and have lax

AROUND THE PORTS



Patricia Pilon, Walwyn Gill



Back/Arrière: Marek Chrzanowski, Shawn Keeping, Don Coleman
Front/Avant: Shaun Hackett, Terry Sharron

des meilleurs dossiers de sécurité au monde, résultant en des coûts d'assurance inférieurs, une plus grande fiabilité des opérations pour les employeurs et plus important encore, la protection et le bien-être de membres du SIU. Reflétant leurs qualifications, leur formation et leur fiabilité, les marins canadiens reçoivent - selon leur rang - un salaire moyen de \$23 de l'heure.

Le SIU du Canada apprécie l'attention que ce Comité accorde aux préoccupations de nos membres. La partie restante de notre soumission procure de plus amples détails et est divisée en cinq sections. Il convient de noter que l'annexe procure le texte pertinent de la Loi sur le cabotage, ainsi que la définition du cabotage.

- I. Effet de programme provisoire de travailleur étranger sur les marins du Canada
- II. Recommandations
- III. Document d'information sur les marins au Canada
- IV. Renseignements sur le Syndicat international des marins canadiens
- V. Annexe

I. Effet du programme des travailleurs étrangers temporaires sur les marins du Canada

- a. *Le SIU croit que le programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET), tel qu'il existe présentement, a été incorrectement appliqué dans l'industrie maritime canadienne.*

En premier lieu, les évaluations de l'incidence sur le marché du travail pour le Programme des travailleurs étrangers temporaires devraient indiquer que des Canadiens, comprenant nos membres, ont obtenu la formation et sont capables d'exercer le travail de marin dans l'industrie maritime canadienne.

En second lieu, les lois sur le cabotage ont été violées sous le PTET en permettant à des équipages étrangers de travailler en eaux canadiennes, en contravention de la Loi sur le cabotage. Conséquemment, l'application du PTET

dans l'industrie maritime canadienne a causé une perte d'emplois bien rémunérés et a mis en danger l'industrie maritime canadienne.

- b. *Le SIU affirme que le PTET, dans son application actuelle, met en danger la sécurité, la qualité de l'environnement et la sécurité d'emploi au Canada.*

Dans le cadre de l'industrie maritime canadienne, le PTET contribue à un échec dans la promotion de la sécurité sur nos plans d'eau. Dans une certaine mesure, c'est parce que les équipages étrangers n'ont pas obtenu une formation aussi intensive que les Canadiens. Ceci est amplifié par le fait que les équipages autres que les équipages canadiens ne connaissent pas nos voies d'eau. En permettant aux équipages étrangers de travailler en eaux canadiennes, les risques de sécurité sont plus élevés alors que les équipages ne sont pas contrôlés et il est impossible de le faire. Les équipages étrangers peuvent ainsi entrer avec de faux documents.

En vertu du Programme des travailleurs étrangers temporaires, la sécurité d'emploi et la sécurité financière sont en danger autant pour les équipages canadiens que pour les équipages étrangers. Les équipages étrangers sont surchargés de travail et ils sont souvent exploités avec un salaire de \$2 par heure, en violation du Droit du travail du Canada. Ce salaire diminue également la valeur des emplois bien rémunérés du secteur maritime qui reflètent la formation, les connaissances et l'expérience des marins canadiens. D'ailleurs, les marins dans l'industrie maritime canadienne courent le risque de perdre leur gamme de compétences si les emplois ne sont pas maintenus dans notre industrie. En plus de diminuer les salaires et les gammes de compétences, cette situation réduit le nombre d'emplois maritimes bien rémunérés.

Le dommage causé à l'environnement peut se propager au littoral et aux plans d'eau canadiens, étant donné que les équipages étrangers ne reçoivent pas la formation pour travailler dans nos voies d'eau confinées et dans les

AUTOUR DES PORTS



Shawn Keeping, Don Coleman



Stephanie Mchenry, Mark Sidlcan

registration requirements, like Panama. Seafarers pay the price in poor conditions and lower wages since labour laws in FOC states are substantially weaker than those in Canada. Further, ships registered in FOC countries do not require the employment of nationals, allowing ship-owners to seek out the cheapest labour, and contributing to downward pressure on seafaring wages.

II. Recommendations

1. Amend the Temporary Foreign Worker Program to allow for SIU Canada to have the right of first refusal to crew foreign flagged ships.

This proposed amendment would reaffirm pre-existing cabotage laws enshrined in the Coasting Trade Act. This would also re-instate that Canadian seafaring expertise in domestic waters, is not only a natural preference, but a priority. This amendment would protect domestic jobs, the environment of the Canadian coastline as well as national security.

2. Ensure all work permits issued by the Government of Canada are first vetted through a proper Labour Market Impact Assessment.

This recommendation seeks to remedy issues of noncompliance in the Temporary Foreign Worker Program. Currently, the TFWP stipulates that a Labour Market Impact Assessment (LMIA) must be conducted to verify that there are no available and qualified Canadians to perform the work. Since 2013, there have been readily available Canadian seafarers, and the failure to apply an LMIA has resulted in a loss of 2,100 domestic jobs to date.

3. Enforce existing laws for Temporary Foreign Workers to the Maritime sector

The current TFWP laws should be enforced in maritime sectors that benefit the region, including local employment. With many seafarers residing in the Maritimes, the seafaring industry is especially vulnerable if

proper LMIA are not conducted in the maritime industries.

4. Enforce laws requiring payment of prevailing wage if/when Temporary Foreign Workers are allowed in

This will ensure that the prevailing wage reflects the extensive training and earned qualifications required under Canadian seafaring standards. Further, this will ensure compliance with both domestic and international labour laws. Finally, Foreign Workers will not be financially exploited.

5. Enforce the existing Canadian cabotage law (*Coasting Trade Act*)

This recommendation does not seek to change or alter any legislation; the objective of this proposal is for the government to enforce and adhere to Canada's current federal cabotage laws.

III. Background: Sailors in Canada

The Merchant Marine has a history in Canada dating back to 1920 and made its mark during the Second World War when tens of thousands of men and women aided the war effort by delivering needed supplies to allied forces. Thousands of those Seafarers lost their lives in service to their country. After WWII much of Canada's Merchant Fleet was sold off but remains a vital part of the Canadian economy.

Today, Canadian Seafarers are trained through various universities and colleges both in Canada and the United States. Training meets and exceeds International Standards allowing Canadian Seafarers to boast as the best trained in the world. Training is funded through industry partners with no government financing.

Canadian Seafarers are paid an average of \$23 per hour – depending on rank. These sailors also have yearly earning potentials of \$75,000 to \$200,000, again depending on rank.



George Beaulieu, William MacPherson, Paul Hayes



Victor Musseau, Dwayne Herritt, Lenore Doucette, Dennis Bryan, Kerry Savoury, Gary Walters

AROUND THE PORTS

conditions hivernales du Canada.

c. *Le SIU démontre qu'en permettant à des travailleurs étrangers d'entrer dans les eaux canadiennes grâce à des « pavillons de complaisance »¹ les stratagèmes d'évasion fiscale et de normes de travail moins sévères sont encouragés.*

Lorsqu'un navire est immatriculé dans un pays, il est assujéti aux lois et aux coutumes de l'état du pavillon, quelle que soit la nationalité du propriétaire du navire. Immatriculant un navire sous un pavillon de complaisance encourage l'évasion fiscale puisque de nombreux pays qui appuient les pavillons de complaisance sont des paradis fiscaux et ont des conditions laxistes d'enregistrement, tel que le Panama. Les marins payent le prix en mauvaises conditions et en salaires inférieurs puisque les lois sur le travail dans ces pays sont sensiblement moins sévères que les lois en vigueur au Canada. De plus, les navires sous registre de complaisance n'exigent pas l'emploi de ressortissants du pays, permettant aux armateurs de chercher la main d'oeuvre à bas salaire, contribuant à une réduction du salaire des marins.

II. Recommandations

1. Modifier le programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) afin de permettre au SIU du Canada d'avoir le droit de premier refus pour composer les équipages de navires sous pavillon étranger.

L'amendement proposé réaffirmerait les lois sur le cabotage préexistantes qui sont enchâssées dans la Loi sur le cabotage. Ceci rétablirait également l'expertise maritime canadienne en eaux canadiennes, qui est non seulement une préférence naturelle, mais une priorité. Cet amendement protégerait les emplois au Canada, l'environnement du littoral canadien ainsi que la sécurité nationale.

2. Assurer que tous les permis de travail émis par le gouvernement du Canada sont en premier lieu examinés

par une évaluation adéquate sur le marché du travail.

Cette recommandation cherche à remédier à des questions de non-conformité dans le Programme des travailleurs étrangers temporaires. Présentement, le PTET stipule qu'une évaluation de l'effet d'une évaluation adéquate sur le marché du travail doit être tenue afin de vérifier qu'aucun Canadien ayant les compétences requises n'est disponible pour effectuer le travail. Depuis 2013, de nombreux marins Canadiens furent disponibles et le manque d'imposer une évaluation adéquate sur le marché du travail a résulté dans la perte de 2 100 emplois jusqu'à présent au Canada.

3. Imposer les lois existantes pour les travailleurs étrangers temporaires dans le secteur maritime

Les lois actuelles du PTET devraient être imposées dans les secteurs maritimes qui bénéficient à la région, y compris le marché local d'emplois. Alors que de nombreux marins résident dans les Maritimes, l'industrie maritime est particulièrement vulnérable si des évaluations adéquates sur le marché du travail ne sont pas tenues dans les industries du secteur maritime.

4. Imposer les lois exigeant le paiement du salaire en vigueur si/lorsque des travailleurs étrangers temporaires sont admis.

Une telle mesure assurera que le salaire en vigueur reflète la formation rigoureuse et les qualifications méritées en vertu des normes canadiennes dans le secteur maritime. De plus, cette mesure assurera la conformité aux lois canadiennes et internationales sur le travail. En conclusion, les travailleurs étrangers ne seront pas exploités financièrement.

5. Imposer la Loi canadienne sur le cabotage présentement en vigueur

Cette recommandation ne tente pas de changer ou de modifier une législation; l'objectif de cette proposition est d'amener le gouvernement à imposer et à se conformer aux lois fédérales actuelles sur le cabotage au Canada.

AUTOUR DES PORTS



Ed Frejoles, Paul Ferrante, Anne Grguric, George Leblanc, Doug Fudge, Seward Herritt



Norm Langlois, Jerome Keeping, Colin Caines

Working aboard Canadian vessels requires a highly educated, trained and dedicated workforce willing to spend extended time away from home.

SIU members have acquired the reputation of being amongst the best-trained and most qualified sailors in the world. Life aboard ships requires skills and a continuous commitment by sailors and ship officers to ensure safety aboard. To achieve these objectives, provisions for training and upgrading of members are an important part of all collective agreements in effect with the SIU.

The SIU believes well-trained and qualified sailors know how to work safely. At all times, they work in a manner to ensure their safety and the safety of all other personnel aboard. As a result, vessels manned by SIU members have one of the best safety records in the world, resulting in lower insurance costs and greater reliability of operations for the employers but most importantly, for the protection and well-being of SIU members.

IV. About the Seafarers International Union of Canada

The Seafarers' International Union of Canada (SIU) has been representing seafarers working aboard vessels on Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and West Coast since the late 1940's. SIU members have acquired the reputation of being amongst the best-trained and most qualified sailors in the world. SIU Canada represents over 3500 qualified, Canadian seafarers across Canada.

In September 2015, SIU Canada launched two lawsuits to challenge the former government's decision to grant temporary foreign work permits to foreign maritime workers crewing foreign ships operating in Canadian waters.

This legal action followed two years of repeatedly writing to the government on these issues. In the lead-up to the lawsuit, the SIU had intensified its efforts, writing dozens of letters to the former Ministers of Citizenship and Immigration, Public Safety, and Minister of Employment

and Social Development and their officials regarding their failure to enforce immigration law and protect Canadian jobs.

To date, no acknowledgement has been made and no action has been taken.

V. Appendix

1. Coasting Trade Act (S.C. 1992, c. 31)

Regulation of Foreign Ships and Non-duty Paid Ships

3 (1) Subject to subsections (2) to (5), no foreign ship or non-duty paid ship shall, except under and in accordance with a licence, engage in the coasting trade.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of any foreign ship or non-duty paid ship that is

(a) used as a fishing vessel, as defined by the Coastal Fisheries Protection Act, in any activity governed by that Act and that does not carry any goods or passengers other than goods or passengers incidental to any activity governed by that Act;

(b) engaged in any ocean research activity commissioned by the Department of Fisheries and Oceans;

(c) operated or sponsored by a foreign government that has sought and received the consent of the Minister of Foreign Affairs to conduct marine scientific research;

(c.1) engaged in seismic activities in waters above the continental shelf of Canada that are in relation to the exploration for mineral or non-living natural resources of the continental shelf of Canada;

(d) engaged in salvage operations, except where such operations are performed in Canadian waters; or

(e) engaged, with the approval of a person designated as a pollution response officer under section 174.1 of the Canada Shipping Act, 2001, in activities related to a marine pollution emergency, or to a risk of a marine pollution emergency.

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Elvin Mallett



Ramon Pesito, Guy Tardif



Dan MacKey, Claude Levesque



III. Historique : Les marins au Canada

Il faut retourner à 1920 pour retracer l'histoire de la Marine marchande au Canada. Elle a joué un rôle important pendant la deuxième guerre mondiale alors que des dizaines de milliers d'hommes et de femmes ont contribué à l'effort de guerre en procurant les approvisionnements nécessaires aux forces alliées. Des milliers de ces marins ont perdu la vie en service à leur pays. Après la guerre, de nombreux navires ont été vendus mais la flotte maritime demeure une partie essentielle de l'économie canadienne.

Aujourd'hui, des marins canadiens sont formés par diverses universités et collèges au Canada et aux États-Unis. La formation rencontre et même surpasse les normes internationales permettant aux marins canadiens de se vanter d'être parmi les marins ayant obtenu la meilleure formation au monde. La formation est financée par des entreprises partenaires sans financement du gouvernement.

Les marins canadiens sont rémunérés un salaire moyen de 23 \$ de l'heure - selon le rang. Ces marins ont également un revenu potentiel annuel de 75 000 \$ à 200 000 \$, de nouveau selon leur rang.

Le travail à bord de navires canadiens exige une main d'œuvre hautement scolarisée, ayant obtenu une solide formation et prête à passer de longues périodes de temps loin du foyer.

Les membres de SIU ont acquis la réputation d'être parmi les marins ayant obtenu la meilleure formation et possédant les qualifications au monde. La vie à bord de navires exige des qualifications et un engagement continu de la part des marins et des officiers d'assurer la sécurité

à bord. Pour atteindre ces objectifs, des dispositions pour assurer la formation et le perfectionnement des membres sont une partie importante de toutes les conventions collectives en vigueur avec le SIU.

Le SIU croit que les marins ayant une solide formation et les qualifications requises savent travailler en toute sécurité. En tout temps, ils effectuent leur travail tout en assurant leur sécurité et la sécurité de tout autre personnel à bord. Par conséquent, les navires avec des équipages du SIU ont l'un des meilleurs dossiers de sécurité au monde, ayant pour résultat des coûts inférieurs d'assurance et une plus grande fiabilité des opérations pour les employeurs mais avant tout, pour la protection et le bien-être des membres du SIU.

IV. Au sujet du Syndicat international des marins canadiens

Le Syndicat international des marins canadiens (SIU) a représenté des marins travaillant à bord de navires sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la Côte Est et la Côte Ouest depuis la fin des années 1940. Les membres du SIU ont acquis la réputation d'être parmi les marins ayant obtenu la meilleure formation et possédant les plus grandes qualifications au monde. Le SIU du Canada représente plus de 3 500 marins canadiens qualifiés à travers le Canada.

En septembre 2015, le SIU du Canada a intenté des poursuites afin de contester une décision du gouvernement précédent d'accorder des permis de travail à des travailleurs étrangers temporaires au sein d'équipages de navires étrangers poursuivant des activités commerciales en eaux canadiennes.

Cette poursuite judiciaire a suivi des lettres répétées sur ces questions au gouvernement précédent durant deux

(3) Nothing in this section precludes a foreign ship or a non-duty paid ship from rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress in Canadian waters.

(5) Subsection (1) does not apply to any ship that is owned by the Government of the United States and used for the sole purpose of transporting goods of Canadian or United States origin owned by the Government of the United States to supply Distant Early Warning Sites.

Issuance of licence: foreign ship

4 (1) Subject to section 7, on application therefor by a person resident in Canada acting on behalf of a foreign ship, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness shall issue a licence in respect of the foreign ship, where the Minister is satisfied that

(a) the Agency has determined that no Canadian ship or non-duty paid ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application;

(b) where the activity described in the application entails the carriage of passengers by ship, the Agency has determined that an identical or similar adequate marine service is not available from any person operating one or more Canadian ships;

(c) arrangements have been made for the payment of the duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act applicable to the foreign ship in relation to its temporary use in Canada;

(d) all certificates and documents relating to the foreign ship issued pursuant to shipping conventions to which Canada is a party are valid and in force; and

(e) the foreign ship meets all safety and pollution prevention requirements imposed by any law of Canada applicable to that foreign ship.

(2) For greater certainty, the issuance of a licence pursuant to subsection (1) does not affect the application of any law of Canada that imposes safety or pollution prevention requirements in respect of ships.

Issuance of licence: non-duty paid ship

5 Subject to section 7, on application therefor by a person resident in Canada acting on behalf of a non-duty paid ship, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness shall issue a licence in respect of the non-duty paid ship, where the Minister is satisfied that

(a) the Agency has determined that no Canadian ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application;

(b) where the activity described in the application entails the carriage of passengers by ship, the Agency has determined that an identical or similar adequate marine service is not available from any person operating one or more Canadian ships; and

(c) arrangements have been made for the payment of the duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act applicable to the non-duty paid ship in relation to its temporary use in Canada.

2. "Cabotage" also known as "coasting trade," refers to the domestic transportation of goods or passengers by ship between two places within Canada. Under Canadian law, generally, foreign ships are not allowed to engage in Cabotage. A foreign ship may only engage in Cabotage if no Canadian vessel is available and a special permit to do so has been issued by the Canadian Transportation Agency (a "CTA Waiver"). Since 2013, over 260 CTA Waivers have been issued to foreign-flagged ships to engage in Cabotage in Canada.

AROUND THE PORTS / AUTOUR DES PORTS



Lonnie Boudreau, Calvin Ransome, Brendon Keeping proudly delivering their letters to federal MP's / livrent leurs courriers aux Députés.

ans. Avant de prendre ces mesures, le SIU a fait tous les efforts, transmettant des douzaines de lettres au Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, au Ministre de la Sécurité publique, au Ministre de l'Emploi et du Développement social ainsi qu'aux cadres supérieurs de ces ministères sur leur manquement de faire appliquer la Loi sur l'Immigration et de protéger les emplois canadiens.

Jusqu'à ce jour, aucun accusé de réception n'a été reçu et aucune mesure n'a été prise.

V. Annexe

1. La Loi sur le cabotage (L.C. 1992, ch 31)

Règlementation sur l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés

3 (1) Sauf en conformité avec une licence, un navire étranger ou un navire non dédouané ne peut, sous réserve des paragraphes (2) à (5), se livrer au cabotage.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des navires étrangers ou des navires non dédouanés qui, selon le cas, sont utilisés :

(a) comme bateaux de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêches côtières dans le cadre d'activités régies par cette loi, et ne transportent pas de passagers ou de marchandises sauf dans le cadre de ces activités;

(b) pour des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et Océans;

(c) pour des activités de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger si celui-ci a reçu l'autorisation du ministre des Affaires étrangères;

(c.1) pour des activités sismologiques dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada en rapport avec la recherche des ressources minérales ou des autres ressources naturelles non biologiques du plateau;

(d) à des opérations de sauvetage, sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes;

(e) avec l'approbation d'un agent d'intervention environnementale désigné aux termes de l'article 174.1 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, pour des activités liées à une situation d'urgence, réelle ou appréhendée, causée par la pollution marine.

(3) Le présent article n'interdit pas à un navire étranger ou un navire non dédouané de porter secours à des personnes, un navire ou un aéronef en danger ou en détresse dans les eaux canadiennes.

(5) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires du gouvernement des États-Unis qui sont utilisés seulement pour le transport des marchandises d'origine canadienne ou américaine appartenant à ce gouvernement et destinées à approvisionner les postes du réseau avancé de préalerte.

Émission de permis : navire étranger

4 (1) Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada agissant au nom d'un navire étranger, le

ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile délivre une licence pour le navire s'il est convaincu à la fois:

(a) que l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou de navire non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

(b) dans le cas d'activités qui comportent le transport de passagers par navire, que l'Office a déterminé qu'aucun exploitant de navires canadiens n'offre un service adéquat – identique ou comparable;

(c) que des arrangements ont été pris à l'égard du paiement des droits et taxes prévus par le Tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise applicables à l'utilisation temporaire du navire au Canada;

(d) que tous les certificats et documents délivrés à l'égard du navire étranger en vertu de conventions maritimes auxquelles le Canada est partie sont en cours de validité;

(e) que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution prévues par la législation canadienne applicable.

(2) Il demeure entendu que la délivrance d'une licence ne porte pas atteinte à l'application de toute autre disposition en matière de sécurité ou de prévention de la pollution prévue par la législation canadienne.

Émission de permis; navire non dédouané

5. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada agissant au nom d'un navire non dédouané, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile délivre une licence pour le navire s'il est convaincu à la fois :

a. que l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

b. dans le cas d'activités qui comportent le transport de passagers par navire, que l'Office a déterminé qu'aucun exploitant de navires canadiens n'offre un service adéquat – identique ou comparable;

c. que des arrangements ont été pris à l'égard du paiement des droits et taxes prévus par le Tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise applicables à l'utilisation temporaire du navire au Canada;

2. Le « cabotage » également connu sous le nom de « commerce marchand, » se rapporte au transport domestique de marchandises ou de passagers par navire entre deux endroits au Canada. En vertu de la loi canadienne, généralement, des navires étrangers ne sont autorisés à s'engager au cabotage. Un navire étranger ne peut se livrer à du cabotage que si aucun navire canadien n'est disponible et qu'un permis spécial pour le faire a été émis par l'Office des transports du Canada (une « dispense de l'OTC »). Depuis 2013, plus de 260 dispenses de l'OTC ont été remis à des navires étrangers pour se livrer à des activités de cabotage au Canada.

Canadian Marine Mates and Engineers Union (CMMEU)

The SIU has over the years been consistently approached by various groups for union representation. Recently over the last few years, more and more marine mates and engineers have approached the SIU for representation. The marine mates and engineers are looking for the strong representation of a major stakeholder in the maritime industry, a proactive union that does not hesitate to take up the battle, whatever that may be and no matter whom it may involve.

The Seafarers' International Union of Canada, affiliated with the Seafarers' International Union of North America has been serving unlicensed seafarers since the late 1940's. The most important sailors' union in Canada, the Seafarers' International Union ("SIU"), represents the majority of unlicensed sailors working aboard vessels. While the SIU mostly represents unlicensed seafarers, it has nonetheless represented various officer units across Canada for many years.

Our success in securing good contracts for both our licensed and unlicensed members is what is making waves and drawing other officers to the SIU.

The Canadian Marine Mates and Engineers Union ("CMMEU") was created in order to fulfill a need and to fill the void where no strong officers' union exists. The new division has a wide range of affiliations such as the SIU of Canada, the SIUNA, the AFL-CIO, the CLC and the ITF.

The CMMEU Mission

The Canadian Marine Mates and Engineers Union's mission is to represent marine mates and engineers on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and the East and West Coasts of Canada. Like the SIU, the CMMEU is a service union. That means that we are out there, in the halls, on the vessels meeting our members.

The CMMEU Executive Board

The CMMEU Executive Board is composed of experienced, dedicated trade unionists and seafarers whose aim is to become the most important mates and engineers' union in Canada and the best officers' service union out there.

The Constitution

The CMMEU Constitution is a body of fundamental principles outlining the rights duties and obligations of its members, elected officials and the Union. It is an important protection for officers. The Constitution is a document of rules and regulations that union members have agreed upon for their mutual benefit, advancement and protection.

Collective Bargaining

Collective agreements are negotiated by a Negotiating Committee that includes representatives of the members in the bargaining unit and Union officials. Prior to collective bargaining, members are consulted and provide proposals. Once a tentative agreement is reached by the Negotiating Committee, members in that bargaining unit vote on the proposed agreement which becomes effective upon ratification by the members.

Strong leadership backed by a united brotherhood has made the SIU the voice of unlicensed seafarers' in Canada and a force to be reckoned with. Strong leadership and a united brotherhood will make the CMMEU the voice of marine mates and engineers in Canada and a force to be reckoned with.

Are you a marine mate or engineer and would like to be part of a strong union? Call us!

Micheline Morin

AROUND THE PORTS



Michon Yardley, Peter Mathew



Owen Omipon.

Syndicat canadien des officiers de pont et de l'engin (SCOPE)

Au cours des années, le SIU a été régulièrement invité par des groupes de personnes pour la représentation des syndicats. Récemment, des officiers de pont et de la salle des machines ont demandé au SIU de les représenter. Ils recherchent la solide représentation d'un important intervenant dans le secteur maritime, un syndicat qui n'hésite pas à lutter pour répondre aux besoins de ses membres, peu importe l'adversaire.

Le Syndicat international des marins canadiens, affilié au Seafarers International Union of North America est au service des marins non brevetés depuis la fin des années 1940. Le plus important syndicat de marins au Canada, le Syndicat international des marins canadiens représente la majorité des marins non brevetés travaillant à bord de navires immatriculés au Canada. Le SIU représente en grande partie les marins non brevetés mais néanmoins, depuis de nombreuses années, il représente de nombreuses unités d'officiers à travers le Canada.

Le succès que le SIU a obtenu en négociant de bons contrats de travail pour nos membres, tant brevetés que non brevetés, a attiré l'attention des officiers qui veulent se joindre au SIU.

Le Syndicat canadien des officiers de pont et de l'engin (SCOPE) dont le nom en anglais est CMMEU Canadian Marine Mates and Engineers Union a

été créé afin de combler le vide causé par l'absence d'un syndicat puissant pour représenter les officiers de pont et de la salle des machines. Le syndicat CMMEU/SCOPE est affilié au SIU du Canada, au SIUNA, au AFL-CIO, au CTC et à l'ITF.

La mission du CMMEU/SCOPE

La mission du Syndicat canadien des officiers de pont et de l'engin (SCOPE) est de représenter les officiers de pont et de la salle des machines sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent et les côtes Est et Ouest du Canada. À l'instar du SIU, le CMMEU/SCOPE est un syndicat de service, présent à bord des navires et sur les quais, au service de nos membres.

Le conseil d'administration du SCOPE/CMMEU

Le conseil d'administration du SCOPE se compose de syndicalistes et de marins expérimentés dont le but est de devenir le plus important syndicat d'officiers de pont et d'officiers de la salle des machines, au service de ses membres.

La Constitution

La Constitution du SCOPE est un document qui établit les devoirs et obligations de ses membres, des officiers élus et du Syndicat. Il procure une importante protection aux

officiers élus. La Constitution est un document important qui contient les règles et règlements que les membres du Syndicat ont approuvés pour leur avantage mutuel, leur avancement et leur protection.

Négociation collective

Des conventions collectives sont négociées par un Comité de négociation qui inclut des représentants des membres de l'unité de négociation et des officiers du Syndicat. Avant de négocier collectivement, des membres sont consultés et ils procurent des propositions. Lorsqu'une entente de principe est conclue par le Comité de négociation, les membres de cette unité de négociation votent sur l'accord proposé qui entre en vigueur lors de la ratification par les membres.

Une puissante direction appuyée par une fraternité unie a fait du SIU la voix des marins non brevetés au Canada et une force sur laquelle on peut compter. Une puissante direction et une fraternité unie permettront au SCOPE - CMMEU de devenir la voix des officiers de pont et de la salle des machines du Canada et une force sur laquelle il faut compter.

Êtes-vous un officier de pont ou de la salle des machines et voulez-vous être membre d'un puissant syndicat ? Appelez-nous !

Micheline Morin

AUTOUR DES PORTS



Robert Juneau



Rylan McKimm

News of the Non-Marine Category

There has been a lot happening in the Non Marine Category and our members are keeping busy.

From the shipyard in Ile aux Coudres

The Groupe Ocean shipyard in Ile aux Coudres is building a second Catatug that is expected to be launched over the next few weeks. It will head for Montreal by June 23 and will be assigned to the construction of the new Champlain bridge. Two barges will also be built in Ile aux Coudres for SIMEC. One is expected to be launched in 2016 and the other one in 2017.

Two ferries that were at the shipyard for the mandatory five year inspection are about to be in full operation very soon. The Catherine Legardeur is ready to return to Sorel-Tracy while the Joe Deschenes will head back to Tadoussac-Baie Ste Catherine. Construction of the tug Taïga is almost completed while two dredging barges, the Maxim TD and the Dominic TD are in for repairs.

Fabrication Navale Océan (FNO)

After going out to help workers of Industries Océan and Réparation Navale Industrielle, FNO workers are back on the construction of container

barges after stopping to assist other important projects.

Navigation des Basques

The season will get under way as expected and the Company is proud to announce two new Cummins engines have been installed on the Heritage 1.

Negotiations

Sets of negotiations are progressing well. With RNI, we expect to start negotiations on monetary conditions very soon. With Anglo-Eastern, the Union and Employer negotiation committees have submitted their proposals and negotiations are progressing.

With Ocean Cote Nord, other conciliation meetings are scheduled in June and so are conciliation sessions involving workers working on the Société des traversiers du Québec ferry in Matane.

SIU members working on the George Alexandre Lebel rail ferry expect that an agreement will be reached soon and they will be voting on the tentative agreement.

An agreement has been reached with Moda Litho, the firm printing the Canadian Sailor. Employees are represented by SEATU Canada as are office employees and dock workers at navigation des Basques in Trois Pistoles.

Charles Etienne Aubry

Réparations Navales Industrielles

SIU members working at Réparations Navales Industrielles (RNI) have completed the installation of 1,400 tonnes cranes on two barges. The project was quite a challenge and our members are proud of having successfully completed the project. The barges will also be assigned to the construction of the new Champlain Bridge.

RNI workers are also working to upgrade the Bella Desgagnés and performing major work on the hull and accommodations of a Canadian Coast Guard hovercraft.

AROUND THE PORTS



Glen Steele, Eli Sim



Taylor Priebe, Rylan McKimm, Mike Enever

Rapport de la Catégorie Non-Maritime

Les derniers mois ont vu beaucoup d'action du côté non-maritime, car nos membres ne chôment pas.

Industries Océan

À l'Île aux Coudres, le chantier maritime est en cours de construction d'un deuxième Catatug qui devrait être mis à l'eau dans les prochaines semaines; il se rendra à Montréal vers le 23 juin, toujours pour aider à la construction du nouveau pont Champlain. Aussi, deux barges seront construites pour SIMEC; les livraisons sont prévues pour 2016 et 2017. Finalement, le traversier Catherine Legardeur est terminé et le Joe-Deschênes le sera bientôt; tous deux pour inspections quinquennales. Notons aussi que le remorqueur Taïga en est à ses dernières étapes de construction. Deux barges de dragage sont aussi en réparation : la Maxim TD et la Dominic TD

Fabrication Navale Océan

FNO a été requis pour supporter Industries Océan et Réparation Navale Industrielle. Les voilà maintenant de retour sur les barges conteneurs; leur construction avait été momentanément arrêtée pour permettre à tous les autres

projets plus urgents d'être complétés.

Navigation des Basques

L'ouverture de la saison s'est déroulée comme prévue et nous sommes heureux du succès de l'installation de deux nouveaux moteurs Cummins sur l'Héritage I.

Négociations

Les différentes négociations avancent bien. Chez RNI, nous serons en mesure d'entamer les questions monétaires dans un futur rapproché. Chez Anglo-Eastern, les demandes tant Syndicales que Patronales ont été échangées et une belle collaboration s'est installée. Du côté d'Océan Cote-Nord, la conciliation se poursuit en juin ainsi qu'à la STQ concernant la traverse à Matane. Toujours à Matane, pour les employés travaillant sur le George-Alexandre-Lebel, une entente est imminente et un vote aura lieu d'ici peu. Une entente a été ratifiée avec Moda Litho, la compagnie qui imprime le Marin Canadien. Les employés sont représentés par SEATU Canada tout comme les employés de bureau et de quai de Navigation des Basques à Trois-Pistoles.

Charles Etienne Aubry

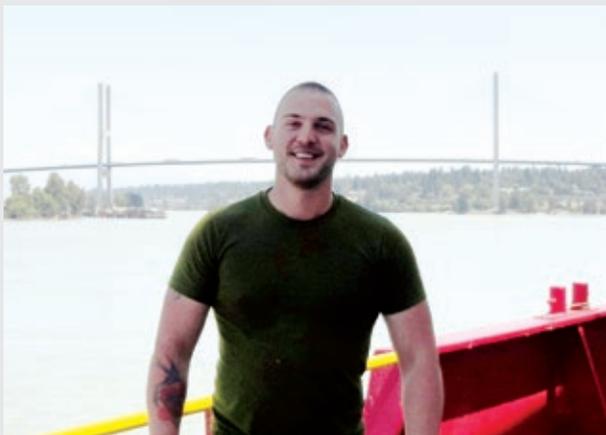
Réparations Navales Industrielles

Chez RNI, nos membres ont terminé de modifier deux barges dans le but de leur ajouter une grue d'une capacité de 1400 tonnes chacune. Il s'agissait ici d'un défi que nos membres ont relevé avec succès, ce qui contribuera à la construction du nouveau pont Champlain. Aussi, on s'est affairé sur le Bella Desgagnés dans le but de modifier et améliorer le navire. Des travaux importants seront aussi faits sur l'Aéroglysseur de la Garde Côtière, notamment sur la coque et les accommodations.



Jean Lecours, Dave Proulx, Maxim Tailleux, Jason Couture

AUTOUR DES PORTS



Terry Clarke

On the West Coast

The port of Vancouver has been a bit slow since last reported with the sluggish economy port volumes are down from previous years. One thing the SIU is always active in is organizing. There are many myths that non-union employees have heard. From "the company will shut down", "we will lose our jobs" or "will I get fired?" are just a few. Every person has the right to join a union and there are so many benefits to joining. Job security, improved benefits, pension and representation are high on employee's lists of what they would like to see. If you know someone who is ready to stand up for better standards have them call anyone of our offices and we would be more than happy to talk and give the information needed to make a sound decision for bettering their future.

I.C.S. Petroleum

In early April, employees of I.C.S. Petroleum approached the West Coast office of the SIU to organize. ICS Petroleum Limited is a supplier, trader and broker of marine fuels to International marine vessels through its own fleet of bunker barges in British Columbia with operations essential to and integral to International navigation and shipping. Many of their operations are in the Vancouver harbour. An application for certification as a bargaining agent, pursuant to the Canada Labour Code followed. Voting arrangements were made and we are proud to welcome the 6 new members to our Union. Please welcome brothers Randy Brar, Mark Cannon, James Kryitsis, Perry Mah, Mark Salzborn and Greg Woolhether.

FRPD

The 309 laid-up around the end of February and has gone dock side at Vito's for its annual maintenance. Major upgrades include, replacement of the diesel drives for both port and starboard dredge pumps, top-end rebuild of the two main engines, maintenance of the soil delivery pipelines and state of the art velocity meters on the soil pipes to provide the pipe operators with greater control of production. Once these projects are completed the vessel will sail to Esquimalt and be dry-docked for hull inspection. She will return to the Fraser River mid-June to commence dredging following the annual freshet. As it is a bit early to determine the amount of infill expected from the freshet, all hope are for high volumes of sand to be deposited in the lower Fraser.

NTCL

Ballots were sent out late 2015 for ratification of the new

Collective Agreement. A tally committee was formed at the end of February to count the ballots received and the agreement was overwhelmingly accepted. With annual wage increases with COLA protection, a major increase to the mid-season break bonus and increase to benefits it shows the company has recognized the vital and hard working role the SIU members play.

NTCL says a drastic overhaul of its operations is long overdue after decades of losing money. In late April the company received court protection from its creditors as it looks to file a plan to restructure the company in the months to come. They are exploring all available options for the company and our members. As more information becomes available we will update the membership.

This season looks to be a bit slower for the company in the north, as it plans to operate 3 vessels this season. Water levels in the McKenzie River will no doubt impact the vessels again this year.

Lafarge

In mid-January the negotiating committee consisting of Feras Najafi-Jam, Robert Hastings and myself met with the company to start collective bargaining. After two days of negotiation both parties came to terms on a Memorandum of Agreement. Ballots were sent out to the members for ratification and the agreement was overwhelmingly accepted. With increases to massage therapy, boot allowance, training allowance and annual wage increases with CPI backing, this five year deal gives both the members and company, security for the coming years. Once the new CBA's have been printed they will be mailed out to the members. Big thanks go out to Feras and Robert for their hard work and dedication to the negotiating process.

Coast Guard Station

As a follow up to the article in our December Sailor - the Kitsilano (Vancouver Harbour) Coast Guard station re-opened May 1st, 2016. The base will be staffed 24 hours a day, seven days a week and includes a pollution response vehicle and two fast rescue vehicles. The federal budget committed \$23 million over five years to the base reopening.

Just a friendly reminder you can check on your dues status at any time by calling anyone of the SIU's offices.

Safe Sailing!

Mike Lucarz

Sur la Côte Ouest

Les activités au port de Vancouver ont été réduites depuis notre dernier article en raison d'une économie au ralenti par rapport aux années précédentes. Toutefois, nos activités syndicales se poursuivent et il est important de corriger des fables que les employés non-syndiqués entendent souvent telles que « La compagnie fermera ses portes », « Nous perdrons nos emplois », « Je risque d'être congédié ». Toute personne a le droit d'adhérer à un syndicat et de bénéficier d'importants avantages. » La sécurité de l'emploi, de meilleurs avantages, un régime de retraite et la représentation par un syndicat sont parmi les plus importants. Si vous connaissez une personne prête à s'affirmer pour profiter de meilleures conditions de travail, dites-lui de communiquer avec l'une de nos salles d'embauche et nous aurons le plaisir de lui donner tous les renseignements requis pour lui permettre d'améliorer son avenir.

I.C.S. Petroleum

Au début d'avril, les employés de I.C.S. Petroleum ont communiqué avec le bureau du SIU à Vancouver dans le but de joindre nos rangs. I.C.S. Petroleum est un courtier de produits pétroliers et un fournisseur des navires internationaux. I.C.S. exploite sa propre flotte de barges de produits pétroliers en Colombie britannique et ses activités sont essentielles à la navigation et au transport de niveau international. Plusieurs activités de I.C.S. sont dans le port de Vancouver. Une application pour accréditation à titre d'agent de négociation, conformément au Code canadien du travail a suivi. Des dispositions pour le vote ont été prises et nous sommes fiers d'accueillir six nouveaux membres, Randy Brar, Mark Cannon, James Kryitsis, Perry Mah, Mark Salzborn et Greg Woolhether au sein de notre syndicat.

Fraser River Pile and Dredge

La drague FRPD 309 a terminé ses activités à la fin février et est présentement aux ateliers Vito pour son entretien annuel. Les principaux travaux comprennent le remplacement des pompes de dragage à bâbord et tribord, la remise à niveau des deux moteurs principaux, l'entretien des tuyaux d'égout, et des anémomètres de pointe afin de procurer aux opérateurs un meilleur contrôle des opérations. Après avoir subi ces travaux, le navire se rendra à Esquimalt où il sera mis en cale sèche pour l'inspection annuelle de la coque. La drague retournera sur le fleuve Fraser en juin afin de reprendre le dragage après la crue annuelle. Il est encore trop tôt pour déterminer la quantité de remblaiement à la suite de la crue, mais l'on espère de grandes quantités de sable dans la partie inférieure du fleuve Fraser.

NTCL

Des bulletins de vote ont été envoyés à la fin de 2015 pour la ratification de la nouvelle convention collective. Un comité a été formé en février pour le comptage des bulletins reçus et la convention a été acceptée par un vote majoritaire des membres. Les augmentations salariales avec clauses de protection basées sur le coût de la vie, une augmentation importante du bonus de mi-saison et une augmentation des avantages sociaux, la compagnie démontre qu'elle reconnaît l'excellent travail des membres du SIU. Il faut prévoir que les activités seront réduites cette année alors que trois navires seront en service. Le niveau des eaux du fleuve McKenzie influencera les activités de nouveau cette saison.

Lafarge

En janvier, en compagnie de Feras Najafi-Jam et Robert Hastings du comité de négociation, nous avons rencontré les représentants de la compagnie pour le début des négociations et après deux jours de rencontres, nous avons convenu d'un protocole d'entente. Des bulletins ont été transmis aux membres qui ont ratifié l'entente par un vote majoritaire. L'entente de cinq ans prévoit des augmentations pour les services de massothérapie, les allocations pour les bottes de travail et les cours de formation ainsi que des augmentations salariales annuelles qui donnent aux travailleurs et à la compagnie la sécurité pour les cinq prochaines années. Des copies de l'entente sont en voie d'impression et seront transmis aux membres par la poste. Nous remercions Feras et Robert pour leur excellent travail et leur dévouement.

Station de la Garde Côtière

Pour faire suite à notre article de décembre dernier, la station de la garde Côtière de Kitsilano (Port de Vancouver) a été réouverte le 1er mai 2016. Du personnel sera présent 24 heures par jour, sept jours par semaine, un véhicule d'intervention en cas de pollution et deux autres véhicules seront sur les lieux. Le gouvernement fédéral a engagé un budget de 23 \$ millions pour les cinq prochaines années.

Nous rappelons aux membres qu'ils peuvent vérifier en tout temps l'état de leurs cotisations syndicales en appelant l'un des bureaux du SIU.

Travaillez prudemment.

Mike Lucarz



Over the last few months the amount of ships running has been rather low, all around the globe. When the supply is high, but the demand is low, prices go down, and freight rates are no different. As the ITF inspector for our region my job is to ensure that especially during these lows, ship owners are not retaining a competitive advantage by skimming costs from the crew.

This May, we had a tug boat registered in Malta called the "Diavlos Pride" in our port. A Canadian company hired this tug to transport an old Canadian laker to Turkey for scrap. When I drove by the tug, berthed under the Jacques Cartier Bridge, it looked to be in rough shape, and while this doesn't necessarily imply there are issues onboard, a lack of maintenance can be a good indicator of other issues.

I did a lookup on the vessel and saw that it was detained in the UK just 3 months prior for incorrect documentation relating to the crew, and for unpaid wages, all of which was sorted out before leaving Liverpool. When I got to the tug,

the owners were present and immediately got defensive. After some investigating, it became clear the crew had not been paid since February 1st. The crew was afraid to complain, and even when asked directly they refused to admit any issues.

It took a long time, and many one on one emotional conversations, but we were finally able to get the evidence and testimonials we needed, and were able to recover 50 000\$ USD for the crew.

I think that we should always try and grow and improve our own situation through collective bargaining, our strongest tool, but every once in a while, we also need to reflect and appreciate what we do have, while continuing to protect those who have less.

Vince Giannopoulos

Negotiations

A new 3 year agreement was ratified recently by members employed at Thunder Bay Port Authority. The deal includes wage increases each year of the agreement in the amount of 3%, 1% and 1%.

Negotiations will take place later this year for *Great Lakes International Towing and Salvage*. Members employed on the tug **Petite Forte** are requested to submit any proposals they have to the SIU representatives when they visit the ship throughout the year.

Négociations

Un nouvel accord de trois ans a été ratifié récemment par les membres à l'emploi de l'Administration portuaire de Thunder Bay. L'entente comprend des augmentations annuelles des salaires au montant des 3%, 1% et 1%.

Des négociations seront tenues plus tard cette année avec *Great Lakes International Towing and Salvage*. Les membres qui travaillent à bord du remorqueur **Petite Forte** sont priés de soumettre leurs propositions aux représentants du SIU qui les rencontrera au cours de l'année.



Petite Forte
Great Lakes International Towing and Salvage



Rapport de l'ITF

Au cours des derniers mois, le nombre de navires en activité a réduit, dans toutes les régions à travers le monde. Lorsque la demande diminue, les prix baissent également ainsi que les frais de transport. En tant qu'inspecteur de l'ITF pour notre région, mon travail est d'assurer que, particulièrement pendant ces temps de baisse, les armateurs ne maintiennent pas un avantage compétitif aux frais des équipages.

Au mois de mai, le remorqueur Diavlos Pride, immatriculé à Malte, est venu dans notre port. Une compagnie canadienne l'avait affrété pour remorquer un vieux navire des Grands Lacs jusqu'en Turquie. Lorsque j'ai vu le navire amarré sous le pont Jacques Cartier, il m'a semblé en mauvais état, et même si un tel état n'implique pas nécessairement des problèmes à bord, le manque d'entretien peut être un bon indicateur.

J'ai fait une recherche sur le navire et ai constaté qu'il avait été détenu en Angleterre pour documentation incorrecte

concernant l'équipage ainsi que pour salaires impayés. Le tout avait été réglé toutefois avant que le navire quitte Liverpool. Lorsque je suis monté à bord, les propriétaires étaient présents et leur attitude était clairement défensive. Après une investigation, il devint évident que l'équipage n'avait pas été payé depuis le 1er février. Ayant peur de se plaindre, les marins refusaient d'admettre leur mauvais sort.

Après avoir pris le temps nécessaire, nous avons finalement obtenu les preuves et les témoignages des marins et avons réussi à récupérer 50 000 \$ US qui ont été remis à l'équipage.

Si l'on pense à cette expérience, nous savons que nous pouvons améliorer notre sort en négociant de bonne foi, ce qui est notre meilleur outil. Nous devons aussi réfléchir et apprécier ce que nous avons tout en continuant à aider et à protéger toutes les personnes qui ont tellement peu.

Vince Giannopoulos
LE MARIN CANADIEN 29

INTERNATIONAL WOMEN'S DAY
ON MARCH 8th

History of the Day

International Women's Day is celebrated in many countries around the world. It is a day when women are recognized for their achievements without regards to divisions, whether national, ethnic, linguistic, cultural, economic or political. International Women's Day first emerged from the activities of labour movements at the turn of the twentieth century in North America and across Europe.

Since those early years, International Women's Day has assumed a new global dimension for women in developed and developing countries alike. The growing international women's movement, which has been strengthened by four global United Nations women's conferences, has helped make the commemoration a rallying point to build support for women's rights and participation in the political and economic arenas.

Catina Sicoli



RECORDS DEPARTMENT

Please keep in mind the importance of keeping your union dues up to date whether working or not. It is the responsibility of the member and in accordance to the SIU of Canada Constitution to ensure dues are paid to date and your status is active.

On June 1st., 2016 a letter has been sent out to ONLY the members who have not yet received their official membership union card. Please understand if we do not receive the missing information we are requesting we cannot issue your official membership union card. Therefore, be so kind to promptly respond and submit your information to the Records Department. This official union membership card is important to have on

you at all times for identification purposes, and must be produced when conducting business at any union hiring hall.

A reminder, if you have recently moved or will be moving in the near future please remember to send in your new address so that we may update your file to ensure you continue receiving any union correspondence.

Your diligence in complying and returning the requested information to the Records Department is very much appreciated.

Histoire du jour



Thorold

SERVICES DES DOSSIERS

Permettez-nous de vous rappeler l'importance de maintenir vos cotisations au Syndicat à jour que vous soyez au travail ou non. Le membre a la responsabilité, conformément à la Constitution du SIU du Canada, d'assurer que ses cotisations sont payées à jour et que son statut de membre est en règle.

Le 1er juin 2016, une lettre a été transmise aux membres qui n'ont pas reçu leur carte officielle en tant que membre du Syndicat. Veuillez prendre note que si nous ne recevons pas les renseignements demandés, nous ne pouvons émettre votre carte officielle en tant que membre du Syndicat. Conséquemment, nous vous prions de répondre promptement et de soumettre vos renseignements au Service des Dossiers. Cette carte officielle du Syndicat est importante en tout temps à des fins d'identification et doit être présentée au moment de transiger avec toute salle d'embauche du Syndicat.

Nous vous rappelons que si vous avez déménagé récemment ou si êtes sur le point de le faire, de nous transmettre votre nouvelle adresse afin de nous permettre de mettre votre dossier à jour et d'assurer de vous transmettre toute communication du Syndicat.

Nous vous remercions de votre empressement à répondre à la demande de renseignements du Service des dossiers.

La Journée internationale des femmes est célébrée dans de nombreux pays autour du monde. C'est le jour où les femmes sont reconnues pour leurs accomplissements sans distinction d'origine ethnique, linguistique, culturelle, économique ou politique. La Journée internationale des femmes a vu le jour à la suite d'activités du mouvement ouvrier à la fin du 20e siècle en Amérique du Nord et à travers l'Europe.

Depuis ces premières années, la Journée internationale des femmes a pris une nouvelle dimension pour les femmes dans les pays développés et les pays en voie de développement. Le mouvement international des femmes, qui a pris plus d'ampleur lors de quatre conférences des femmes des Nations Unies, a aidé à faire de cette journée un point de rassemblement pour appuyer les droits des femmes et leur participation dans les arènes politiques et économiques.

Catina Sicoli

MEETING IN INDONESIA IN MAY 2016



This year, the committee looked at how changes in women's rights have been achieved over the generations and saw that the (VAW) Violence Against Women is about power rather than culture. IT CAN CHANGE!

The committee has agreed that action on violence against women must be MAJOR PRIORITIES at all levels: Internationally, Regionally, Nationally and at the Sectoral level.

These issues exist for the women transport workers everywhere but union responses differ greatly and this has a great impact on how women facing violence feel they are able to act in terms of keeping safe and seeking justice.

The committee also discussed and recommended for a Global Women's Advocate Programme. We must work in cooperation with local community-based organizations that are working to prevent violence against women. The Women's Advocate programme will require support from the highest levels of leadership in the ITF and affiliates. It must be embraced by all staff in the union. Union-wide educational activities are needed to reinforce its importance and keep members informed.

Successful prevention work requires the involvement of

men and women. Prevention must explicitly address the underlying issue of inequality and seek to transform gender norms by promoting more equitable relationships between men and women.

The ILO International Labour Organization - has been studying and researching to prepare the Conference discussion of violence against women and men in the work world. Shauna Olney, from ILO, explained the importance of all women taking a part in sharing information with the ITF as it will help to strengthen the voice of women transport workers within the workers representative group at the ILO. Hostile employer bodies and governments will be preparing hard to undermine our argument so let's work together to build a strong case.

We need to **BREAK THE SILENCE** on violence against women as a vital union issue. We need to **TELL THE STORY** of violence against women in the world of work.

TOGETHER we will build a better workplace for all men and women.

Catina Sicoli

RÉUNION EN INDONÉSIE EN MAI 2016

Cette année, le comité a examiné combien de changements des droits de la femme ont été réalisés et a constaté que la Violence contre des femmes est une question de puissance plutôt que de culture. Un changement peut survenir !

Le comité est d'accord : L'action sur la violence contre les femmes doit avoir la PRIORITÉ à tous les niveaux : International, Régional, National, Sectoriel

Ces questions existent pour les femmes qui travaillent dans le secteur du transport mais les réponses des syndicats diffèrent considérablement, et ils ont un important impact sur la façon dont les femmes qui affrontent la violence peuvent réagir pour avoir la sécurité et la justice.

Le comité s'est déclaré en faveur d'un programme d'avocate-défenseure des femmes. Nous devons travailler en coopération avec les organismes locaux qui travaillent afin d'empêcher la violence contre les femmes. Le programme d'avocate-défenseure exigera l'appui des niveaux supérieurs de l'ITF et de ses filiales. Il doit être appuyé par tout le personnel des syndicats. Les activités éducatives des syndicats sont nécessaires pour renforcer son importance et pour bien renseigner les membres.

Le travail de prévention exige la participation des hommes

et des femmes. La prévention doit explicitement aborder la question fondamentale de l'inégalité et de viser à transformer les normes et les pratiques propres à chaque sexe en favorisant des relations plus équitables entre les hommes et les femmes.

L'Organisation internationale du travail (OIT) a étudié et fait des recherches afin de préparer la discussion sur la violence contre les femmes et les hommes dans le monde du travail. Shauna Olney, de l'OIT, a expliqué l'importance que toutes les femmes partageant de l'information avec l'ITF contribueront à mieux faire entendre la voix des femmes au sein du groupe représentatif des travailleurs à l'OIT. Des groupes hostiles représentant les employeurs et les gouvernements se prépareront très bien afin de miner nos arguments et il est important de travailler ensemble afin d'établir des arguments convaincants.

Nous devons ROMPRE LE SILENCE alors que la violence contre les femmes revêt un intérêt vital pour les syndicats. Nous devons dire toutes les conséquences de la violence contre les femmes dans le monde du travail.

ENSEMBLE nous bâtissons un meilleur lieu de travail pour tous les hommes et toutes les femmes.

Catina Sicoli

The United Nations and Gender Equality

The Charter of the United Nations, signed in 1945, was the first international agreement to affirm the principle of equality between men and women. Since then, the UN has helped create a historic legacy of internationally-agreed strategies, standards, programmes and goals to advance the status of women worldwide.

Over the years, the UN and its technical agencies have promoted the participation of women as equal partners with men in achieving sustainable development, peace, security and full respect for human rights. The empowerment of women continues to be a central feature of the UN's efforts to address social, economic and political challenges across the globe

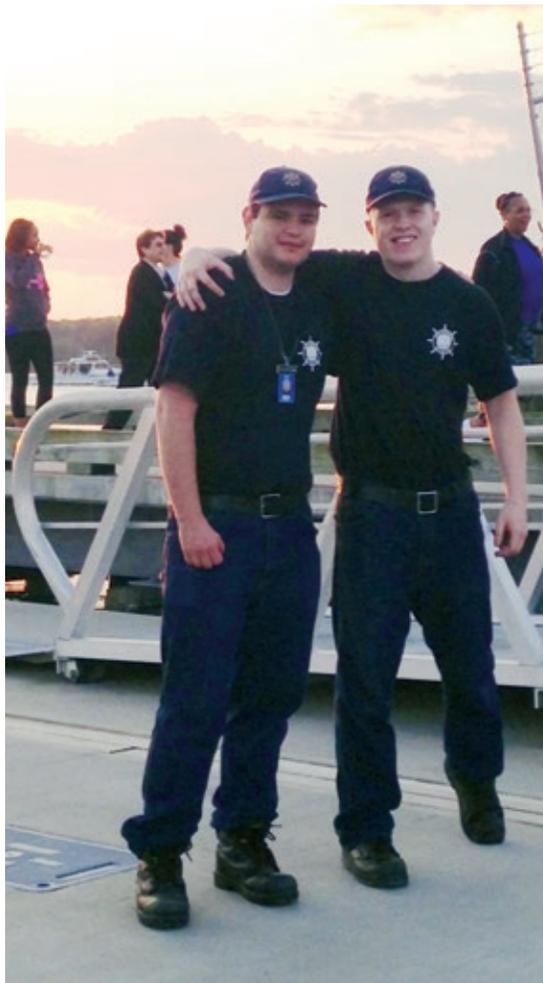
L'ONU et l'égalité entre les sexes

La charte des Nations Unies, signée en 1945, a été le premier accord international qui a affirmé le principe de l'égalité homme et femme. Depuis lors, l'ONU a aidé à créer un legs historique des stratégies, des normes, des programmes et des buts internationaux afin de promouvoir le statut des femmes dans le monde entier.

Au cours des années, l'ONU et ses agences ont favorisé la participation des femmes en tant que partenaires égaux avec les hommes dans le développement durable, la paix, la sécurité et le plein respect des droits de l'être humain. La responsabilisation des femmes continue à être une caractéristique dominante des efforts de l'ONU de s'adresser aux défis sociaux, économiques et politiques de l'ONU à travers le monde.

Apprentice Training Program

The Apprentices have completed the first 15 weeks of training at Piney Point and have now boarded their vessels for Phase II. Two have been placed onboard CSL vessels and two onboard Algoma vessels. All apprentices attended a company orientation, including safety training at each of CSL's and Algoma's head offices. We had a SIU Union rep try to meet each apprentice upon boarding their vessel or shortly thereafter to speak to the crew and officers. The apprentices will remain onboard for approximately 90 days, working alongside experienced SIU members in the deck and engine departments to gain hands on knowledge of shipboard procedures. After that, they will return to the school for a further 7 weeks of training. A second sea term will follow in which they will utilize the extra training received with time in both the wheelhouse and the tunnel. Applications are being accepted for the next apprentice program so if there are family members or friends, with little or no sailing experience, interested in a career in the marine industry please let them



Andrew King, Ryan Howard

know the information is available on the Seafarers website (<http://www.seafarers.ca/unlicensed-apprentice-program/>) or contact me at the Union hall in Thorold.

Diane Given

SIUNA union meeting



Elwyn Nomil, Miguel Cuenca, Levi Ricardos, Edilberto Frejoles, Maxime Pelletier, Tommy Orzechowski, Yacine Toumi, Diane Given, Brandon Yednoroz (apprentice), Jim Given, Andrew King (apprentice), Augie Tellez, Jesse Sigurdson (apprentice), Amy Walters, Ryan Howard (apprentice) Idella Matheson, George Tricker, Wanda Pye.

STI Winter Training

Training courses this past winter were held in Piney Point, MD at the Seafarers Harry Lundeburg School of Seamanship. Although we encountered some arrival delays due to "Snow Mageddon" in Washington everyone arrived safe and sound. Feedback from the courses has been very positive, although some improvements for the Tunnelman and Head Tunnelman courses are needed with regards to a 'hands on' approach. The companies have been contacted to donate some spare parts to the program to improve the quality of the course going forward.

This winter was busy trying to keep up with recent

changes to the MED requirements and working to have courses from Piney Point approved by Transport Canada. I am pleased to report that Transport Canada has been very helpful in the process and that all courses have been approved with the exception of the Designated Security Duties Certificate. (VPDSD) With regards to the MED refresher courses, most of our vessels will be exempt from having to have them. But with that said, it is recommended to take the refresher course – especially as a relief worker – as not having the refresher could make you ineligible to be employed onboard vessels such as Tankers, and SOLAS classed ships which do require the new certification.

Formation des apprentis marins

Les apprentis-marins ont terminé les 15 premières semaines de formation à Piney Point et sont maintenant à

bord de leurs navires pour la phase II du programme. Deux apprentis sont à bord de navires de CSL et deux autres

sont à bord de navires d'Algoma. Les apprentis ont assisté à une session d'orientation sur la sécurité au siège social des compagnies. Un représentant du SIU a accompagné les apprentis pour leur premier contact à bord et a rencontré les équipages, incluant les officiers. Les apprentis resteront à bord pendant approximativement 90 jours, travaillant à côté de membres du SIU qui ont une solide expérience aux départements du pont et de la salle des machines, se familiarisant avec les procédures en vigueur à bord. Ils reviendront au centre de formation durant sept semaines pour une autre période de formation qui sera suivie d'une autre sortie en mer dans la timonerie et le tunnel.

Les applications sont acceptées pour le prochain programme d'apprentissage et si vous avez des membres de votre famille ou des amis, avec peu ou pas d'expérience en navigation, qui seraient intéressés à une carrière dans l'industrie maritime, veuillez nous en faire part sur le site Web du SIU (<http://www.seafarers.ca/unlicensed-apprentice-program/>) ou communiquer avec moi à la salle d'embauche de Thorold.



Jesse Sigurdson, Catina Sicoli, Diane Given, Brandon Yednoroz

Diane Given

Cours de formation de l'IFM

Les cours de formation de l'hiver dernier ont été tenus à l'Institut de formation Harry Lundeburg à Piney Point. Bien que nous ayons subi quelques retards avec une avalanche de neige à Washington, tous sont arrivés sains et saufs. Les réactions de nos membres aux cours de formation ont été très favorables bien que des modifications seront apportées à la portion « pratique » des cours de préposé au tunnel et des chefs préposés au tunnel. Nous avons communiqué avec les compagnies participantes à l'IFM afin d'obtenir des pièces de rechange pour appuyer les cours.

Nous avons participé aux changements apportés

aux cours FUM et avons collaboré avec Transport Canada pour l'accréditation des cours à Piney Point. Il convient d'ajouter que les représentants de Transport Canada ont accordé une aide précieuse et tous les cours ont été approuvés à l'exception du cours pour certificat des fonctions désignées en matière de sécurité. En qui a trait aux cours de recyclage FUM, la plupart de nos navires seront exempts de suivre les cours mais nous suggérons à tous (surtout les membres occupant des postes de relève) de suivre ce cours qui est requis pour travailler à bord de pétroliers et de navires de classe SOLAS. Ces navires exigent que leurs employés aient la plus récente certification.



Seafarers Training Institute



Helmsman / Timonier

Back/Arrière: Lawrence Dunits, Lloyd Pink, Tim Burke, Roland King, Ricky Lavallee, Adriano Fortaleza

Front/Avant: Constancio Libo-On, Edgardo Bertumen, Ivan Piadopo, Carlito Pastera



Tunnelman / Préposé au tunnel

Back/Arrière: Jorge Chavez, Luigi Meli, William McLaren, Roger Sumayo, Troy Walsh, Reynaldo Licerio.

Front/Avant: Racquel Cabanit, William Wells, Norm Langlois, Todd Murray, Alex Guard



Cook / Cuisinier

Back/Arrière: Idella Matheson, Wanda Pye, Christopher Billard, Yacine Toumi

Front/Avant: Abdel Louifi, Amy Walters, Maxime Pelletier, Gerson Compuesto



Institut de formation des marins

Head tunnelman/ Chef préposé au tunnel

Back/Arrière: George Beaulieu,
Patrick Bond, Bryce Swan

Front/Avant: Hector Paluyo,
Edward Sutherland



Mechanical assistant/ Mécanicien adjoint

Back/Arrière: Alexander Pelley,
Nicholas Usick, Dan Kratz, Fernando
Concepcion, Mario Stanich,
Garland Fudge

Front/Avant: Jerome Frejoles,
Mohammed Ullah, Ryan Macusi,
Pier-Yves Larouche.



Welding course/ Cours de soudage

Back/Arrière: Jim Burnett,
Adam Billard, Margaret Szopinski,
Levi Ricardos,
Juan Carlos Diaz-Morales,
George Harvey

Front/Avant: Miguel Cuenca,
Edilberto Frejoles, Elwyn Nomil,
Alejandro Luis Rico





Roland Allin
Member since
Membre depuis 1957
Passed away / Est décédé
2014/11/17



Luc Boughner
Member since
Membre depuis 1979
Passed away / Est décédé
2015/02/28



Darren Di Pasquale
Member since
Membre depuis 2014
Passed away / Est décédé
2015/10/23



William Haythorne
Member since
Membre depuis 1978
Passed away / Est décédé
2015/03/20



Elfriede Anderson
Member since
Membre depuis 1966
Passed away / Est décédé
2014/11/26



Jean Marc Carré
Member since
Membre depuis 1955
Passed away / Est décédé
2015/03/29



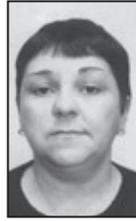
Rita Dore
Member since
Membre depuis 1972
Passed away / Est décédé
2015/11/05



Gordon Hewitt
Member since
Membre depuis 1971
Passed away / Est décédé
2015/08/09



Harold Beaton
Member since
Membre depuis 1964
Passed away / Est décédé
2015/06/08



Inez Chaulk
Member since
Membre depuis 1977
Passed away / Est décédé
2015/04/16



Carl Forgeron
Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2015/07/28



Peter Hoskin
Member since
Membre depuis 1958
Passed away / Est décédé
2015/02/09



Antoine Beaulieu
Member since
Membre depuis 1954
Passed away / Est décédé
2015/05/15



Raymond Chavanelle
Member since
Membre depuis 1949
Passed away / Est décédé
2016/02/13



PHOTO
NON DISPONIBLE
NOT AVAILABLE
Simon Fortin
Member since
Membre depuis 1954
Passed away / Est décédé
2015/09/28



William Howell
Member since
Membre depuis 1966
Passed away / Est décédé
2015/05/27



Fernand Bellefeuille
Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2016/02/20



Laureanne Chiasson
Member since
Membre depuis 1960
Passed away / Est décédé
2015/07/18



Alberie Gauthier
Member since
Membre depuis 2008
Passed away / Est décédé
2015/09/10



Carl Jardine
Member since
Membre depuis 1986
Passed away / Est décédé
2015/04/21



Frederick Benoit
Member since
Membre depuis 1953
Passed away / Est décédé
2016/01/22



Jack Clarke
Member since
Membre depuis 1978
Passed away / Est décédé
2015/05/04



John Greenlaw
Member since
Membre depuis 1951
Passed away / Est décédé
2015/11/22



Agnes Johnson
Member since
Membre depuis 1952
Passed away / Est décédé
2015/07/25



Marie Billard
Member since
Membre depuis 1954
Passed away / Est décédé
2015/03/02



Jérémie Cyr
Member since
Membre depuis 1972
Passed away / Est décédé
2014/11/19



Roger Guillemette
Member since
Membre depuis 1955
Passed away / Est décédé
2016/01/28



James King
Member since
Membre depuis 1987
Passed away / Est décédé
2015/03/23



Lucien Boucher
Member since
Membre depuis 1953
Passed away / Est décédé
2016/01/26



Angelo Debrincat
Member since
Membre depuis 1978
Passed away / Est décédé
2015/03/24



Peter Harte
Member since
Membre depuis 1966
Passed away / Est décédé
2016/02/29



Lawrence Kissler
Member since
Membre depuis 1987
Passed away / Est décédé
2015/08/07



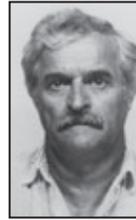
Réjean Larabie

Member since
Membre depuis 1956
Passed away / Est décédé
2012/11/02



Joseph McQuilkin

Member since
Membre depuis 1958
Passed away / Est décédé
2014/11/18



Roberto Palamaro

Member since
Membre depuis 1954
Passed away / Est décédé
2015/08/28



Marie Provencher

Member since
Membre depuis 1980
Passed away / Est décédé
2015/02/25



Henry Larcher

Member since
Membre depuis 1960
Passed away / Est décédé
2015/08/31



Gustave Michaud

Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2016/01/02



Calvin Peach

Member since
Membre depuis 1965
Passed away / Est décédé
2015/07/14



Charles Ross

Member since
Membre depuis 1969
Passed away / Est décédé
2014/07/15



Garneau Leblanc

Member since
Membre depuis 1957
Passed away / Est décédé
2015/01/02



David Middleton

Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2015/08/05



Marius Pelletier

Member since
Membre depuis 1983
Passed away / Est décédé
2015/01/25



PHOTO

NON DISPONIBLE

NOT AVAILABLE

Joseph Roy

Member since
Membre depuis 1973
Passed away / Est décédé
2015/11/07



Paul Limoges

Member since
Membre depuis 1978
Passed away / Est décédé
2015/10/13



Michel Morinville

Member since
Membre depuis 1948
Passed away / Est décédé
2015/08/05



Cyril Penney

Member since
Membre depuis 1965
Passed away / Est décédé
2015/03/02



Normand Savard

Member since
Membre depuis 1977
Passed away / Est décédé
2014/12/30



Dorélas Longuépée

Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2016/01/29



Gary Murray

Member since
Membre depuis 1975
Passed away / Est décédé
2016/03/25



John Pero

Member since
Membre depuis 1988
Passed away / Est décédé
2015/04/19



Geraldine Simatic

Member since
Membre depuis 1974
Passed away / Est décédé
2015/10/19



Fernand Marquis

Member since
Membre depuis 1953
Passed away / Est décédé
2015/05/04



Lucien Naud

Member since
Membre depuis 1958
Passed away / Est décédé
2015/01/31



Kevin Pilgrim

Member since
Membre depuis 1970
Passed away / Est décédé
2015/06/09



Elizabeth Torok

Member since
Membre depuis 1971
Passed away / Est décédé
2015/03/27



Roger Marquis

Member since
Membre depuis 1982
Passed away / Est décédé
2015/07/27



James O'Toole

Member since
Membre depuis 1976
Passed away / Est décédé
2016/02/26



Denise Pilote

Member since
Membre depuis 2010
Passed away / Est décédé
2015/08/01



Nicholas Walsh

Member since
Membre depuis 1970
Passed away / Est décédé
2015/05/28



Donald McDonald

Member since
Membre depuis 1972
Passed away / Est décédé
2015/02/14



Gordon Packwood

Member since
Membre depuis 1956
Passed away / Est décédé
2015/01/27



Jacques Poggi

Member since
Membre depuis 2008
Passed away / Est décédé
2015/06/21



PHOTO

NON DISPONIBLE

NOT AVAILABLE

Arnold Wedge

Member since
Membre depuis 1953
Passed away / Est décédé
2015/03/22

**Have you had enough of the arrogant and preferential behavior by your BOSS ?
You only want to be treated with respect in reasonable working conditions.**

**Take a few moments to plan for your future.
Call SIU Canada and get personal and confidential information.**

Don't delay. Act now!

***En avez-vous assez de l'attitude arrogante et paternaliste de votre BOSS ?
Vous ne voulez qu'être respecté et travailler dans un milieu de travail raisonnable.***

***Prenez quelques instants pour planifier votre avenir.
Appelez SIU Canada et obtenez des renseignements personnels et confidentiels.***

Ne tardez plus. Agissez maintenant!

East Coast - Côte Est	Micheline Morin	418.529.6801	quebec@seafarers.ca
Montreal - Montréal	Catina Sicoli	514.931.7859	siuofcanada@seafarers.ca
Thorold	Mike Given	905.227.5212	thorold@seafarers.ca
Vancouver	Mike Lucarz	604.687.6699	vancouver@seafarers.ca

**Tim Hortons -
Always Fresh,
Not Always Fair
in Welland**



**Tim Hortons -
Toujours Frais,
Pas Toujours Juste
à Welland**

Seafarers Entertainment and Allied Trades filed for certification as the Union representing workers of a Tim Hortons location in Welland, Ontario in March of this year. A representation vote was held and a majority of the proposed bargaining unit voted in favor of having SEATU represent them. Unfortunately, management decided that it didn't matter what the majority of their employees wanted and have done everything possible to deny them their right to association.

We have been at the Ontario Labour Relations Board several times to argue on behalf of the employees who want SEATU to represent them and many more hearing dates are scheduled. The hearings are going well and we expect a decision in our favour on the Company's first objection in early July. After that, we will be right back at the Labour Board to fight the remainder of the objections the Tim Hortons location in Welland has made in efforts to deny their employees' wish to be represented by a Union.

Le Syndicat des marins et des métiers du divertissement a déposé une demande d'accréditation pour un établissement Tim Hortons à Welland, Ontario en mars dernier. Un scrutin de représentation a été tenu et une majorité de l'unité de négociation proposée a voté en faveur d'avoir SEATU pour les représenter. Malheureusement, la direction de l'établissement a décidé que le choix de la majorité de leurs employés n'importe pas et tout a été fait pour nier leur droit à l'association.

Nous avons paru en plusieurs occasions devant la Commission des relations du travail de l'Ontario afin de défendre l'intérêt des employés qui veulent que SEATU les représente et de nombreuses dates d'audiences ont été fixées. Les audiences se déroulent bien et nous prévoyons une décision en notre faveur sur la première objection de la Compagnie au début de juillet. Nous serons de retour devant la Commission afin de débattre le reste des objections présentées par l'établissement Tim Hortons à Welland en vue de refuser le désir des employés d'être représentés par un Syndicat.