

A New Conservative Party Leader Means a New Threat to Canadian Seafarers

Page 2

*Un nouveau chef du Parti conservateur
constitue une nouvelle menace
pour les marins canadiens*

Page 3



Ocean Arctique in Sept-Îles (Ocean Côte-Nord)

Better to be safe than sorry!

Page 10

Mieux vaut prévenir que guérir!

Page 11

Delegates – backbone of the Union

Page 15

Les délégués – l'épine dorsale du Syndicat

Page 16

James Given, Président

A New Conservative Party Leader Means a New Threat to Canadian Seafarers

It seems as times moves on that the Conservative Party of Canada and its policies continue to stay stuck in the past, while the Party continues to be steadfast in its effort to destroy the Canadian working class and fundamentally disrespect seafarers and transport workers across the country.

On August 24, 2020, the federal Conservative Party elected MP Erin O'Toole to be its new leader to carry them into the next election. It is no secret that the SIU of Canada and Mr. O'Toole have never seen eye-to-eye and fundamentally disagree on just about everything. O'Toole has made it extremely clear to all working people in Canada, and particularly seafarers and other transport workers, that he does not respect, care for or look out for us. In fact, he has been doing his best to ensure that the Canadian seafaring, trucking and aviation industries are a thing of the past, with aspirations to see Canadian cabotage abolished, effectively eliminating hundreds of thousands of Canadian transportation jobs and putting our hard-working SIU Members out of work.

The SIU of Canada has worked tirelessly for the last number of years to ensure the protection of Canadian cabotage, and we've been able to work with Liberal MP's to educate them on the value of Canadian seafarers. Up to this point, we've been able to keep Conservative governments, who want to see you jobless just to save a penny, at bay. We pride ourselves on our ability to ensure that you have stable, secure and dependable employment, and we aim to keep it that way.

I have written about my dissatisfaction with Conservative policies frequently in past issues of The Sailor, and I'm sure it is no secret to you where the SIU stands with the Conservative Party of Canada (CPC). For years, the CPC has stood opposite of progressive change, whether in regard to its stance on the economy, the working class or those who have been historically oppressed in Canada. The recent events that have occurred in the United States have shone a spotlight on the continuing racial injustice in that country's society. They have also had an impact here in Canada. As responsible Canadians, it is up to us to look at what is happening in the United

States and reflect on our own biases and behaviour and understand how we can learn and do better within our own communities. While the Liberals and the NDP have been outspoken in their stance on inequality, the Conservative Party of Canada has been notably silent on many of the issues plaguing oppressed groups.

During O'Toole's acceptance speech after he won his nomination to become the new leader of the CPC, it was clear he was aiming to gain support from those on the fence. O'Toole spoke directly to oppressed groups, people of colour and the LGBTQ2+ community and claimed the Conservative Party of Canada wanted their support and that his Party would stand up for them. While on the surface this gesture looks promising, the Conservative Party of Canada has made absolutely no effort to show leadership on these ongoing issues. Mere hours before O'Toole made this statement, MP Derek Sloan, an unapologetic social conservative who believes in conversion therapy for gay people and who believes the Black Lives Matter movement is a farce, was a legitimate contender to become the

The Canadian Sailor Le Marin Canadien

ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129

Follow us on:
Retrouvez nous sur :



www.seafarers.ca

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA

SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS



Jim Given
President / Président



Patrice Caron
Executive Vice-President
Vice-président exécutif



Mike Given
Secretary-Treasurer
Secrétaire-trésorier



Josh Sanders
Vice-President
Vice-président



Charles Etienne Aubry
Vice-President
Vice-président



Chris Given
Director of
Government Relations
Directeur des relations
gouvernementales

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
(Charles Etienne Aubry)
207 - 1009 Route de l'Église,
Québec, Qué. G1V 3V8
Tél **418.529.6801**
Fax 418.529.3024
quebec@seafarers.ca

Thorold
(Josh Sanders)
4 - 9 Pine Street North
Thorold, Ont. L2V 3Z9
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

SEAFARERS' MEDICAL PLAN
RÉGIME MÉDICAL DES MARINS
(Lyne Leblanc)
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél **514.931.0550 / (855) 605-0550**
Fax 514.931.3667
medical@seafarers.ca

James Given, Président

leader of the Party instead of O'Toole. Never has O'Toole spoken against Sloan, who has consistently found himself in the news over the past year for his racism, misogyny and bigotry. The silence of almost all CPC Members in Parliament regarding the majority of Sloan's statements speaks volumes about their priorities. There is little chance that O'Toole will remove Sloan from the Conservative Party now that he is leader, but at this point, it would be too little too late and nothing more than a publicity stunt.

We are all adults, and we can all make our own judgements on those in positions of power. Over the months before another election may be called, there is no doubt that O'Toole will try to sway voters in the middle to join their cause. I would like to encourage all SIU of Canada Members to do their research and not listen to false promises or fake pandering for votes. Look at the heart of the issues and research O'Toole's stance on policies throughout his career. You will find an individual who does not stand with

the working class and does not stand with the SIU of Canada.

We are prepared to fight, as we have in the past, to protect our Members and ensure that, regardless of any outcome, Canadian seafarers are here to stay. Once again, we may ask you to stand up and fight back. A threat to Canadian cabotage is a threat to each and every one of our jobs. It is up to us to ensure that our voices are heard.

Un nouveau chef du Parti conservateur constitue une nouvelle menace pour les marins canadiens

Plus le temps passe, plus il semble que le Parti conservateur du Canada et ses politiques restent figées dans le passé, tandis que le parti poursuit ses efforts pour détruire la classe ouvrière canadienne et manque fondamentalement de respect envers les marins et les travailleurs des transports dans tout le pays.

Le 24 août 2020, le Parti conservateur fédéral a élu le député Erin O'Toole à sa tête pour les mener à la prochaine élection. Ce n'est un secret pour personne que le SIMC et M. O'Toole n'ont jamais été d'accord et divergent fondamentalement sur à peu près toutes les questions. M. O'Toole a fait savoir très clairement à tous les travailleurs du Canada, et en particulier aux marins et aux autres travailleurs du secteur des transports, qu'il ne nous respecte pas, qu'il ne se soucie pas de nous et qu'il ne nous supporte pas. En fait, il a fait de son mieux pour que les secteurs canadiens de la marine, du camionnage et de l'aviation deviennent caducs, et il aspire à ce que le cabotage canadien soit aboli, éliminant ainsi des centaines de milliers d'emplois dans les transports canadiens et mettant au chômage nos membres du SIMC qui travaillent si dur.

Le SIMC a travaillé sans relâche ces dernières années pour protéger le cabotage canadien, et nous avons pu travailler avec des députés libéraux pour les sensibiliser à la valeur des marins canadiens. Jusqu'à présent, nous sommes parvenus à tenir à distance les gouvernements conservateurs, qui veulent vous mettre au chômage juste pour économiser des sous. Nous sommes fiers de notre capacité à vous assurer un emploi stable, sûr et fiable, et nous voulons qu'il en reste ainsi.

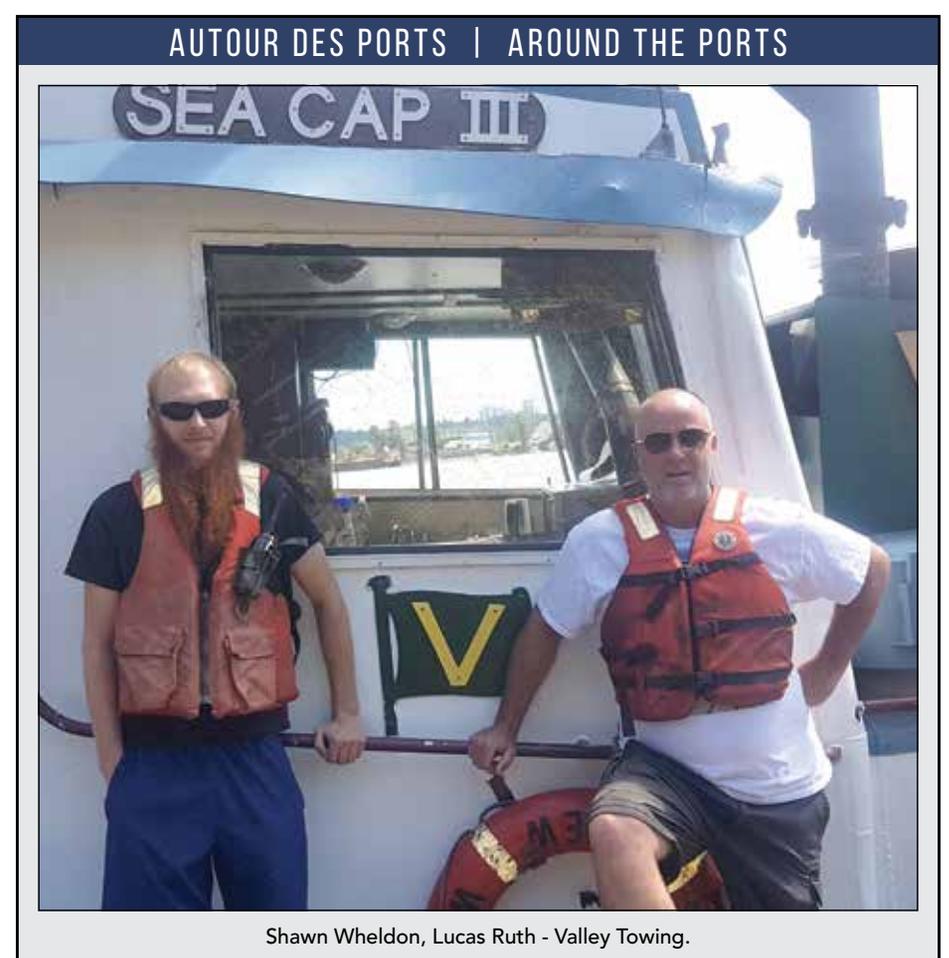
J'ai souvent écrit au sujet de mon insatisfaction à l'égard des politiques conservatrices dans les numéros précédents du Marin, et je sais que vous connaissez la position du SIMC face au Parti conservateur du Canada (PCC). Pendant des années, le PCC s'est opposé à tout changement progressif, que ce soit sa position sur l'économie, la classe ouvrière ou ceux qui ont été historiquement opprimés au Canada. Les récents événements survenus aux États-Unis ont mis en lumière la persistance de l'injustice raciale dans la société de ce pays. Ils ont également eu un impact ici au Canada. En tant que Canadiens responsables, il nous appartient d'examiner ce qui se passe aux États-Unis et de réfléchir à nos propres préjugés et comportements et de déterminer comment nous pouvons progresser et apprendre au sein de nos propres communautés. Alors que les Libéraux et le NPD se sont prononcés ouvertement sur l'inégalité, le Parti conservateur du Canada est resté muet sur de nombreuses questions qui touchent les groupes les plus marginalisés.

Lors de son allocution de remerciement après avoir été nommé à la tête du PCC, il était clair que M. O'Toole voulait obtenir le soutien des opposants. Il s'est adressé directement aux groupes marginalisés, aux personnes de couleur et à la communauté LGBTQ2+ et a affirmé que le Parti conservateur du Canada voulait leur soutien et que son parti les défendrait. Bien qu'à première vue ce geste semble prometteur, le Parti conservateur du Canada n'a fait absolument aucun effort pour faire preuve de leadership sur ces questions. Quelques heures à peine avant que M. O'Toole ne fasse ce discours, le député Derek Sloan, un conservateur social sans scrupules qui croit en la thérapie de conversion pour les homosexuels et qui juge que le mouvement Black Lives Matter est une farce, était un candidat légitime pour devenir le chef du Parti à la place de M. O'Toole. O'Toole n'a jamais dénoncé M. Sloan, qui s'est constamment retrouvé

dans les médias au cours de l'année dernière en raison de son racisme, de sa misogynie et de son sectarisme. Le silence de presque tous les membres du PCC au Parlement concernant la majorité des déclarations de Sloan en dit long sur les priorités du parti. Il y a peu de chances que M. O'Toole retire Sloan du Parti conservateur maintenant qu'il en est le chef, mais à ce stade, ce serait trop peu, trop tard et rien de plus qu'un coup de publicité.

Nous sommes tous des adultes et nous pouvons tous formuler nos propres jugements vis-à-vis des personnes en position de pouvoir. Au cours des mois qui précéderont le déclenchement d'une nouvelle élection, il ne fait aucun doute que M. O'Toole tentera d'amener les électeurs du milieu à se rallier à leur cause. Je voudrais encourager tous les membres du SIMC à faire leurs propres recherches et à ne pas écouter les fausses promesses ou les faux appels au vote. Examinez le fond des problèmes et faites des recherches sur la position de M. O'Toole tout au long de sa carrière. Vous découvrirez une personne qui ne se range pas du côté de la classe ouvrière et qui ne se range pas du côté du SIMC.

Nous sommes prêts à nous battre, comme nous l'avons fait dans le passé, pour protéger nos membres et faire en sorte que, quelle que soit l'issue, les marins canadiens maintiennent leur présence. Une fois de plus, nous pourrions vous demander de vous mobiliser et de lutter. Une menace pour le cabotage canadien est une menace pour chacun de nos emplois. C'est à nous de faire entendre notre voix.



Patrice Caron, Vice-président exécutif

Négociations

Un retour aux négociations s'est effectué en juillet avec plusieurs compagnies simultanément. À date, les conditions de négociation sont bonnes et les membres ont démontrés leur volonté d'obtenir un juste retour sur leurs efforts. Je vous invite à lire les activités des vice-présidents pour en apprendre davantage sur l'avancement des négociations locales. Nous préparons les dates de rencontres pour les négociations à venir avec CSL et Algoma. Nous demandons aux membres, employés permanent de ces deux compagnies, de nous soumettre leurs propositions syndicales; vous pouvez ce faire en les transmettant à Mme Marie Josée Sinclair à l'adresse mjsinclair@seafarers.ca ou par la poste, à son attention au 1333, rue St-Jacques, Bureau 200, Montréal, Québec H3C 4K2

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS

Gerson Rances Compuesto - CSL Baie St. Paul Dinner



Port de Montréal



© Cephas / CC BY-SA 3.0

La récente grève des débardeurs de Montréal a ouvert une sérieuse brèche dans les relations de travail dans tout le domaine maritime. Le SIMC, qui se tient au côté de nos confrères/consœurs du SCFP375, n'apprécie guère les tactiques et les méthodes que nous considérons belligérantes et contre-productives. L'employeur semblait avoir certaines autorités dans sa poche et proposait l'intimidation au lieu de saines négociations. Il est clair

qu'aux yeux de la majorité, l'AEM a tenue celle-ci en otage. Lorsqu'un employeur pousse un syndicat à sortir en grève, c'est qu'elle n'a plus d'argument et peut pousser l'odieux à tenter de convaincre la population que le Syndicat négocie de mauvaise foi. Suite à l'intervention du gouvernement fédéral, le Syndicat a obtenu un sursis pour pousser l'employeur à négocier.

Changement d'équipage

Les changements d'équipage ainsi que les congés à terre ont été au cœur des discussions depuis le début de la pandémie. Ils demeurent un sujet vif autant chez nos membres que chez les employeurs. Du côté syndical, plusieurs facteurs de risque furent, et sont toujours en évaluation. Les changements apportés par le gouvernement fédéral ainsi que ceux au niveau provincial nous donnent de bonnes indications sur les marches à suivre. À part quelques failles, plusieurs membres nous ont contactés pour nous parler de leurs conditions, qui à date respectent toutes les règles de distanciations et de protection. Nous sommes toujours en communication avec certains employeurs concernant les endroits critiques qui devraient demeurer interdit d'accès. Comme la situation est en constante évolution, une équipe du Syndicat surveille la situation de près et apporte les changements lorsque nécessaire.

Toutes les provinces côtières se sont rangées et adoptent les règles qui respecte le droit des gens de mer. Néanmoins, le Nunavut semble agir comme s'ils étaient un autre pays à part et oublie que les navires qui transporte leurs produits de première nécessité ont des humains à bord et que ceux-ci nécessitent des changements d'équipage. Le message que ce territoire envoie à la population mondiale est que les hommes et femmes qui constitue les équipages de ces navires n'ont pas la même valeur que leurs cargaisons. Ceci est plutôt pathétique. Sachant que ces conditions ont une incidence très importante sur la santé mentale des marins, le syndicat prendra toute action nécessaire pour faire respecter les lois et règles. Nous souhaitons que ce gouvernement comprenne l'importance des changements d'équipage car la prochaine année pourrait être très différente de cette année.

Régime de retraite des marins

En date de nos derniers états financiers, après notre fin d'année, l'apparition d'une nouvelle souche de coronavirus (COVID-19) a provoqué une crise sanitaire mondiale majeure qui continue à avoir des répercussions sur l'économie mondiale et sur les marchés boursiers. Le régime de retraite comportant des investissements importants, cette crise est susceptible d'entraîner une variation importante de l'actif dans l'année à venir ou d'avoir un impact significatif sur les activités futures, notamment en raison de la volatilité des marchés. Nous vous invitons à consulter votre portefeuille auprès de Manuvie. Pour toute question

Patrice Caron, Executive Vice-President

Negotiations

We returned to the negotiation table in July with several companies concurrently. To date, bargaining conditions are good, and members have demonstrated their willingness to get a fair return on their efforts. I invite you to read our Vice-Presidents' activity reports to learn more about the progress of negotiations at the local level. We are setting meeting dates

for upcoming negotiations with CSL and Algoma. We are asking members who are permanent employees of these two companies to submit their union proposals to Marie Josée Sinclair at mjsinclair@seafarers.ca or by mail to her attention at 1333 St-Jacques Street, Suite 200, Montreal, Quebec H3C 4K2.

Seafarers' Pension Plan

As of our latest Financial Statement, subsequent to our year end, an outbreak of a new strain of coronavirus (COVID-19) resulted in a major global health crisis that continues to have impacts on the global economy and the stock markets. Since the Pension Plan has large investments, this crisis is likely

to cause significant variation in the assets in the coming year or have a significant effect on future activities, in particular because of market volatility. You are invited to check your portfolio with Manulife. For any questions, don't hesitate to contact them for more details.

Port of Montreal



© André Héroux (CC BY 3.0)

The recent Montreal longshoremen's strike has opened a serious breach in labour relations throughout the maritime industry. The SIU, standing alongside our CUPE375 Brothers and Sisters, does not appreciate tactics and methods that it considers belligerent and counterproductive. The employer seemed to have certain authorities in its pocket and proposed to use intimidation instead of healthy negotiations. It was clear in the eyes of the majority that AEM was holding them hostage. When an employer pushes a union to go out on strike, it is because it has no more arguments and can exert pressure to convince the population that the Union is negotiating in bad faith. Following the intervention of the federal government, the Union obtained a reprieve to compel the employer to negotiate.

Crew rotation

Crew rotation and shore leave have been at the heart of discussions since the beginning of the pandemic. They remain a hot topic among our members and employers. On the Union side, several risk factors were and are still being assessed. The changes made by the federal government as well as those at the provincial level provide good indications on how to proceed. Apart from a few inconsistencies, several members contacted us to tell us about their conditions, which to date comply with all distancing and protection regulations. We are still in contact with some employers regarding critical areas that should remain off limits. As the situation is constantly evolving, a Union team is monitoring the situation closely and making changes when necessary.

All coastal provinces have agreed and are adopting the regulations that respect the rights of seafarers. However, Nunavut seems to act as if it were another country apart and forgets that the ships carrying its basic necessities have humans crewing them and that crew rotation is necessary. The message Nunavut sends to the world is that the men and women who crew these ships are not worth as much as the ships' cargoes. What a sad state of affairs. Knowing that conditions have a very significant impact on the mental health of seafarers, the Union will take whatever action is necessary to enforce laws and regulations. We want this government to understand the importance of crew rotation because next year could be very different from this year.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS

Gerson Rances Compuesto - CSL Baie St. Paul Dinner



Josh Sanders, Vice-President Great Lakes and West Coast

THOROLD OFFICE

We continue to find ourselves in extraordinary times. Thankfully, as a Membership, we have been spared from COVID-19 infections aboard our vessels across Canada.

We are grateful for our Members' commitment to making sure we all stay safe. I must say again how proud I am of your resolve during the pandemic.

We are stronger together; this has been proven time and again throughout this season.

Communication with Members

Despite the social distancing measures in place and the fact that we aren't able to board the vessels and meet face to face, communication with our Members has been stellar thanks to constant phone calls and emails.

We have always relied on our delegates and the Membership as a whole to raise questions and issues as they come up. We are counting on you more than ever to make us aware of any issues

when they happen so that we may continue to support and protect you.

Please keep in mind that if any issue could result in a grievance needing to be filed, do not delay or hesitate in raising it, as all contracts have specific timelines that must be observed.

Hopefully in-person visits will be able to resume soon, and we can have a coffee and a chat together.

West Coast

On the West Coast, timber cargos have ramped up as well. This is partly due to the increased demand in new home construction and partly due to the fact people aren't travelling as much and are instead investing in home renovations.

Recently Jones Marine launched a new tractor tug vessel named the Judy J, which will increase the capabilities of the Jones Marine fleet with its 7000BHP and 32 bollard pull.

Negotiations

OSTC - Now that the printing companies are back online, updated contracts have been printed and delivered to the OSTC Membership.

ATL - At the time this article was written, the final edits based on the ratified changes were being made; the updated CBA will be ready for printing and distribution sometime in October.

Seaspan - We are continuing to receive input and proposals from the Membership to guide our negotiation committee's position. It is vital that all Members are actively involved in the negotiation process to ensure their voices are heard in shaping the future of their working conditions. We will continue to update the Membership as negotiation dates are set and the process evolves.

Oceanex - The Company has been issued a formal notice to renew the Collective Agreement.

We have been receiving proposals from the Membership and are currently in the process of establishing a negotiation committee. Once all proposals have been received and the committee has been formed, we will book dates to begin talks with Oceanex.

Harken Towing - We are happy to announce we have reached a tentative agreement during our wage re-opener negotiations with Harken Towing. We are currently preparing voting arrangements and documents for an online vote for our Harken Towing Members.

Jones Marine - We have received wage proposals from the Membership at Jones for the re-opener. Once the Harken terms are settled through ratification, we will begin wage re-opener discussions with Jones Marine.

I sincerely hope that we can continue to weather this storm safely together. Please continue to look out for your Brothers and Sisters on board the vessels and know that we have your back.

Until next time, have a safe autumn season.

COVID-19 – Not out of the woods yet

I know you are all aware that we aren't out of the woods yet. We are constantly monitoring the ports our vessels call upon ahead of the possible second wave health officials and experts are predicting. We must remain vigilant in our efforts to protect our Members from the risks that are present.

We have been in constant discussions with the companies to ensure we will be prepared should there be a spike

in reported cases.

Vessels that had been laid up as cargo demand was affected by the pandemic are finally beginning to fit out again.

We are anticipating a strong finish to the season in the Great Lakes with reports of a record-breaking grain harvest this year.

Paul A. Desgagnés



Josh Sanders, Vice-président, Grands Lacs and Côte Ouest

BUREAU DE THOROLD

Négociations

OSTC - Maintenant que les imprimeries sont opérationnelles, les contrats mis à jour ont été imprimés et remis aux membres de la OSTC.

ATL- Au moment où j'écris cet article, les dernières modifications, selon les changements ratifiés, sont en cours et la convention collective mise à jour sera prête à être imprimée et distribuée au cours du mois d'octobre.

Seaspan - Nous continuons à recevoir des contributions et des propositions des membres afin d'orienter la position de notre comité de négociation. Il est essentiel que tous les membres soient activement impliqués dans leur processus de négociation afin de garantir que leurs voix soient entendues dans la définition de leurs conditions de travail futures. Nous continuerons à informer les membres au fur et à mesure que les dates de négociation seront fixées et que nous vaquerons au processus.

Oceanex - La société a reçu une mise en demeure au sujet du renouvellement de la convention collective.

Nous avons reçu des propositions des membres et nous œuvrons pour mettre en place un comité de négociation. Une fois que toutes

les propositions auront été reçues et que le comité aura été formé, nous réserverons des dates pour commencer les négociations avec Oceanex.

Harken Towing - Nous sommes heureux d'annoncer que nous avons conclu un accord de principe lors de nos négociations avec Harken Towing au sujet de la réouverture de la clause des salaires. Nous préparons actuellement les modalités de vote et les documents pour un vote en ligne pour nos membres travaillant pour Harken Towing.

Jones Marine - Nous avons reçu des propositions salariales de la part des membres de Jones pour la réouverture des négociations et une fois que les conditions de Harken seront réglées par ratification, nous entamerons des discussions sur la réouverture de la clause salariale avec Jones Marine.

J'espère sincèrement que nous pourrions continuer à braver cette tempête ensemble, en toute sécurité.

Continuez à veiller sur vos confrères et vos consœurs à bord des navires et sachez que nous sommes là pour vous.

Au plaisir! Je vous souhaite une saison d'automne sécuritaire.

Nous nous retrouvons toujours dans des circonstances extraordinaires. Heureusement, les membres de notre syndicat ont été épargnés par les infections à la COVID-19 à bord de nos navires à travers le Canada.

Nous sommes reconnaissants à nos membres de s'être engagés à assurer la sécurité de tous et je dois dire une fois de plus combien je suis fier de la détermination dont vous avez fait preuve pendant la pandémie.

Nous sommes plus forts ensemble. Cela a été prouvé à maintes reprises au cours de la dernière saison.

La communication avec nos membres

La communication avec nos membres a été excellente, malgré les mesures de distanciation sociale; celle-ci est maintenue par le biais d'appels téléphoniques et des courriels réguliers alors que nous ne sommes pas en mesure de monter à bord des navires et de nous rencontrer face à face.

Nous avons toujours compté sur chacun de nos membres et sur l'ensemble des membres pour soulever toute question ou problème au fur et à mesure qu'ils se présentent. Nous comptons plus que jamais sur vous pour nous faire part

de tout problème lorsqu'il survient, afin que nous puissions continuer à vous soutenir et à vous protéger.

Veillez garder à l'esprit que si des problèmes peuvent donner lieu à un grief qui doit être déposé, ne tardez pas ou n'hésitez pas à nous en parler, car tous les contrats ont des délais spécifiques qui doivent être respectés.

Nous espérons que les visites en personne pourront reprendre bientôt et que nous pourrions prendre un café ensemble.

COVID – Nous ne sommes pas encore sortis du bois

Je sais que vous êtes tous conscients que nous ne sommes pas encore sortis du bois. Nous surveillons en permanence tous les ports où nos navires font escale en prévision d'une deuxième vague, comme le prévoient les responsables et les experts de la santé.

Nous devons rester vigilants dans nos efforts pour protéger nos membres contre les risques.

Nous sommes en discussion régulière avec les compagnies

avec lesquelles nous faisons affaire pour nous assurer que nous serons prêts si jamais un pic dans les cas était signalé.

Les navires qui avaient été immobilisés en raison de la demande réduite due à la pandémie commencent enfin à s'équiper de nouveau.

Nous prévoyons une bonne fin de saison dans les Grands Lacs, avec certains rapports faisant état d'une récolte de céréales record cette année.

Côte Ouest

Sur la côte Ouest, les cargaisons de bois ont également augmenté. Cela s'explique en partie par la demande accrue dans le domaine de la construction de nouvelles maisons, mais aussi par le fait que les gens ne voyagent pas et investissent plutôt cet argent pour rénover leurs maisons.

Récemment, Jones Marine a lancé un nouveau tracteur-remorqueur, le Judy J. Celui-ci augmentera la capacité de la flotte de Jones Marine en fournissant 7000BHP et une traction de 32 bollards.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Preston Maxwell, CSL Assiniboine (via @prestonmaxwell905).

Charles Aubry, Vice-président, St-Laurent et Côte-Est

La question du bien-être mental de nos membres est et demeurera toujours une de nos priorités. Depuis quelques temps, même avant la pandémie, j'ai constaté une augmentation d'évènements malheureux en lien avec la santé mentale et la détresse psychologique dans notre industrie. Que cela se traduise par des conflits entre collègues ou représentants des compagnies, des arrêts de travail ou même des cas où nos membres s'enlèvent la vie, les précautions à prendre n'ont pas de limites. Plusieurs moyens sont à la disposition des marins afin d'obtenir de l'aide et nous sommes à la disposition de chacun d'entre vous si avez besoin d'accéder à des ressources appropriées.

Restera toujours que, sur les lieux de travail, que ce soit sur un navire ou un chantier maritime, la meilleure façon de prévenir la détresse psychologique est de communiquer. Entre collègues, même si les signes sont parfois trompeurs avant qu'une personne

commette l'irréparable, il est important de s'enquérir de temps à autre du moral de nos confrères et de nos consœurs. Il est important d'identifier un collègue qui s'isole ou qui éprouve des difficultés sociales et faire en sorte qu'à défaut qu'il se confie, qu'il sache qu'on veille sur lui et qu'on est là au besoin. Il faut aussi surveiller d'autres signes comme la fatigue et la perte d'appétit.

Créer un sentiment d'appartenance et développer un esprit d'équipe peut sauver des vies. Tous n'ont pas eu la même chance de se bâtir une résilience et il en revient de la responsabilité des leaders et des membres de l'équipe à réagir efficacement aux facteurs de stress en milieu de travail. Il est donc important pour chacun d'entre nous d'être conscient que notre état émotif et les paroles qui en découlent ont une influence sur nos collègues fragiles émotionnellement qui vivent mal des situations de stress. Il est important d'intervenir

lorsqu'un collègue ignore que la crainte de sa désapprobation est ressentie par une personne déjà fragilisé par l'anxiété ou la dépression.

Malgré les différences entre collègues, qu'elles soient religieuses, de mœurs ou purement idéologiques, j'aime croire qu'un minimum de lien est possible entre tous sur un lieu de travail. C'est facile de dire « comment ça va » à un collègue. Encore faut-il lui demander sincèrement et prendre le temps d'écouter la réponse. Créer un sentiment de loyauté, fonder des rapports solides, réduire l'incidence des émotions négatives en milieu de travail sont de la responsabilité de tous, incluant votre Syndicat. Plus forts ensemble !

Ayons une pensée particulière pour nos confrères et consœurs disparus.

Négociations :

Coastal Shipping Inc.

Après avoir soumis les propositions pour les brevetés et les non-brevetés au début de l'année, la société nous a finalement soumis son offre mi-juin. Cette offre étant considérée comme clairement inacceptable par les membres des deux comités de négociation, d'autres réunions ont été nécessaires à la fin du mois d'août. Le Syndicat a été clair : le Syndicat maintient la

plupart de ces demandes initiales. La raison de ce maintien est que les comités estiment que la compagnie peut faire beaucoup mieux que l'offre de juin. Le fait que Woodward ait connu une année fiscale difficile ne change rien au fait que les employés de Coastal restent aussi compétents et professionnels. Nous méritons une meilleure offre qui reflète une progression des avantages d'une convention collective mature.

Océan Dragage Succion

Après la ratification de la convention des non-brevetés l'année dernière, nous en sommes au stade de la négociation de la convention des officiers naviguant sur le Traverse Nord. Après deux sessions, nous sommes presque arrivés à un accord. Les deux parties étant très

proches l'une de l'autre, il reste à la compagnie à réviser légèrement à la hausse son mandat afin qu'un accord soit recommandé aux membres. Le comité de négociation est confiant de pouvoir tout ratifier dans les prochaines semaines.

Océan Remorquage Montréal

Au moment où nous écrivons ces lignes, trois sessions ont eu lieu et nous progressons bien dans les négociations. Les deux parties sont de bonne foi et cela se reflète dans les discussions et dans l'ouverture à l'amélioration d'une convention collective qui mérite d'être plus exhaustive. Nous aborderons bientôt les questions monétaires ; après avoir beaucoup progressé dans les listes de rappel afin de donner la possibilité aux dockers d'acquérir de l'expérience sur les remorqueurs.

STQ

Les négociations pour le renouvellement de la convention collective ont commencé. Les deux parties ont soumis leurs propositions normatives. Le comité de négociation, renouvelé depuis la dernière table de négociation, est très déterminé à faire valoir les droits des marins du F.-A.-Gauthier. Il faut rappeler que les dernières négociations ont été animées par un mandat de grève. Heureusement, nous étions parvenus à un accord avant la grève en 2016. L'application ultérieure de l'accord n'a pas été des plus reposantes, avec un arbitrage sur la question des primes de travail salissant ; cet épisode ayant laissé un goût amer dans la bouche des députés, les discussions à venir seront inévitablement teintées. Mais nous nous lèverons et ferons le nécessaire pour que le nouvel accord soit ratifié dans une large proportion.



NACC Québec (in Côte-Ste-Catherine)

Charles Aubry, Vice-President, St. Lawrence and East Coast

Our Members' mental welfare is and always will be high on our list of priorities. For some time, even before the pandemic, I witnessed an increase in unfortunate events related to mental health and psychological distress in our industry. Whether this translates into conflicts between colleagues or Company representatives, work stoppages or even cases where our Members take their own lives, there are no limits to the precautions that can be taken. There are many ways for seafarers to get help, and we are at the disposal of each and every one of you if you need assistance in accessing the appropriate resources.

The fact remains that the best way to prevent psychological distress in the workplace, whether on a ship or in a shipyard, is to communicate. Between colleagues, even if the signs are sometimes misleading before a person commits the irreparable, it is important to inquire from time to time about the morale of our Brothers and Sisters. It's important to identify a colleague who has isolated themselves or is experiencing social difficulties, and if they don't confide in you, at least let them know that you're looking out for them and that you're there for them if they need you. You should also watch for other signs such as fatigue and loss of appetite.

Creating a sense of belonging and fostering team spirit can save lives. Not everyone has had the same opportunity to build resilience, and it is the responsibility of managers and team members to respond effectively to workplace stressors. That's why it's important for each of us to be aware that our emotional state and the words we speak as a result have an influence on colleagues who may be emotionally fragile and who are not coping well with stressful situations. It is important to intervene when a colleague is unaware that another colleague may fear their disapproval if they are already vulnerable due to anxiety or depression.

Despite religious or ideological differences between colleagues, I like to believe that a basic level of connection is possible between everyone in the workplace. It's easy to ask a colleague "how are things going," but you have to ask the question sincerely and take time to hear the answer. Creating a sense of loyalty, building strong relationships, reducing the incidence of negative emotions in the workplace is everyone's responsibility, including your Union's. We are Stronger Together!

Let's have a special thought for our deceased Brothers and Sisters.

Negotiations:**Coastal Shipping Inc.**

After submitting the proposals for the licensed and unlicensed at the start of the year, the Company finally submitted their offer to us in the middle of last June. This offer was deemed as clearly unacceptable by the Members of the two negotiation committees, so other meetings were necessary at the end of August. The Union has been clear: The Union should maintain most of its initial asks. The reason for this maintenance is that the committees believe that the Company can do much better than the June offer. The fact that Woodward has had a difficult fiscal year does not change the fact that the employees at Coastal remain competent and professional. We deserve a better offer that reflects a progression in the benefits of a mature collective agreement.

Océan Remorquage Montréal

As of this writing, three sessions have taken place, and we are making good progress in negotiations. The two parties are in good faith, and this is reflected in the discussions and openness to improving a collective agreement that deserves to be

more exhaustive. We will soon tackle monetary concerns, after having made a lot of progress in the recall charters to give the opportunity to the dock workers to acquire experience on the tugs.

Océan Dragage Succion

After the ratification of the unlicensed agreement last year, we are at the stage of negotiating the agreement for officers sailing on the Traverse Nord. After two sessions, we are almost at an agreement. The two parties being really close to each other, it remains for the Company to revise their mandate slightly upwards for an agreement to be recommended to the Members. The negotiating committee is confident that it will be able to ratify everything in the coming weeks.

STQ

Negotiations for the renewal of the collective agreement have started. Both parties have submitted their normative proposals. The negotiation committee, renewed since the last bargaining table, is very determined to assert the rights of F.-A.-Gauthier sailors. It should be kept in mind that the last negotiations were driven by a strike mandate. Fortunately, we

came to an agreement before a strike in 2016. The subsequent application of the agreement was not the most restful, with arbitration on the issue of dirty work premiums. Because this episode left a bitter taste in Members' mouths, forthcoming discussions will inevitably be affected by it. However, we will stand strong and do what is necessary so that the new agreement is ratified by a large majority.

**Whitefish Bay (Port Colborne)**

Chris Given, Director of Government Relations

Ottawa – SIU Government Relations Office

Better to be safe than sorry!

In keeping with the old adage “Better safe than sorry” and with the Pandemic still ongoing and a new normal in force, we are conducting virtual meetings and corresponding by email for just about everything. Luckily, the SIU is well prepared and handling business as usual in these trying times.

In early July 2020, I had a very positive conversation with the new Director General of Marine Safety and Security at Transport Canada, Julie Gascon. Ms. Gascon most recently held the position of Director General of Operations with the Canadian Coast Guard and has previously worked as an officer on both domestic vessels, as well as Deep Sea. Ms. Gascon has vowed to work closely with the Canadian maritime labour Unions, and we wish her well in her new role at Transport Canada.

The Royal Canadian Navy has announced that they will be replacing the term “Seaman” to better reflect the diverse and inclusive environment in the Forces and in Canadian society at large. After an open voting period, the RCN has announced that after Labour Day 2020 titles for junior ranks will be changed to “Sailor Third Class” in place of “Ordinary Seaman,” “Sailor Second Class” in place of “Able Seaman” and “Sailor First Class” in place of “Leading Seaman.” Cmdr. Deborah-Lynn Gates, who is responsible for the Navy’s personnel policy, suggested that the use of the title “Seaman” has been a potential barrier to recruitment for the Navy, which is also facing a crewing shortage. The SIU is supportive of this change and will be considering alternative titles internally to better reflect the diversity of our membership and further promote gender-inclusivity in the industry. We are strongly in favour of eliminating any barriers that may prevent or deter any persons from entering the industry. Recognition of the integral role that our Union Sisters play in various positions on board our vessels is integral to our position on this matter.

The Transportation Committee of the Canadian Labour Congress has been holding numerous virtual meetings to share information and best practices throughout the Pandemic. In July, the committee met and discussed ongoing issues in the various

transport sectors. While the Pandemic has obviously had an impact on the marine industry, the dramatic downturn in the air transportation sector that has resulted in massive layoffs for airline and airport workers is a stark reminder of the times. Unions on the call reported that, along with decreased employment numbers across the entire air transportation sector, upwards of 90% of airport concession workers have lost their jobs since March. Public transit workers have also suffered great hardships since the onset of COVID-19, and many workers in that sector have been laid-off, had their wages and hours reduced and some front-line staff have even been exposed to the virus in the line of duty. Our thoughts should remain with our Brothers and Sisters who have been significantly less fortunate during these times.

In Ottawa, the Hill has been abuzz recently with big Cabinet changes in August. Bill Morneau resigned as Finance Minister and is leaving politics entirely to pursue a role with the OECD. Chrystia Freeland has been tapped as the new Finance Minister and will be Canada’s first female Finance Minister while also maintaining her role as Deputy Prime Minister. Minister Freeland had previously held the title of Minister of Foreign Affairs and was the Minister responsible for the NAFTA renegotiations with the U.S. and Mexico.

In late August, the Conservative Party of Canada elected their new leader, Erin O’Toole. I use the term leader quite lightly as Mr. O’Toole is really anything but. Politicians are often accused of speaking out of both sides of their mouths, but O’Toole gives that saying a whole new meaning. While campaigning, O’Toole pandered to right-wing social conservatives, moderates and everyone in-between – promising to unite the Conservative Party by continuing the Trump-style politics that lost the party the last few elections all while campaigning on the racist dog-whistle slogan of “Take Back Canada.” True to form, the CPC has absolutely no new ideas under their new Harper-lite figurehead. O’Toole has stated that he will allow MPs to bring open votes to the floor to restrict women’s reproductive rights, and the Party has recently doubled down on its plan to bring in right-

to-work legislation to destroy unions.

In the transportation sector, O’Toole has promised to put Cabotage in the marine, rail, air and trucking sector on the table as a concession for free trade negotiations. It is bad enough that the Conservative Party makes no attempt to actually assist Canadian workers in general, but they’ve now gone so far to say that they will actively attempt to give your jobs away to the lowest bidder if they were to form government. There’s little doubt another fight is on the horizon for Canadian workers, but the labour movement is united and stronger than ever, ready to take that fight head on.

The SIU recently participated in a consultation with Transport Canada on the proposed draft regulations for the Marine Safety Management System Regulation, 2021. The new regulations would see Safety Management Systems become obligatory for almost all Canadian vessels by introducing a new domestic compliance regime based on a tiered system, where the regulations had previously only been applicable to SOLAS vessels under Chapter IX of SOLAS (ISM Code). Additional safety measures and a detailed safety management policy are always welcome. However, we are currently drafting a submission for the Government to see a more stringent oversight program put in place to monitor the drafting and auditing of these certificates to ensure the intended application of safety measures within the ISM code are being met.

In September, the SIU will be participating in consultations on the Temporary Foreign Worker Program as the Government looks to overhaul certain aspects of the system. As an active participant in the program through our work to address issues in the marine sector, ESDC values the SIU’s input as an important stakeholder as there are only very few labour Union representatives involved in the Program.

I hope you all have a positive fall season. And to those of you with children returning to school this fall, I extend my hopes that you and your family stay safe and healthy. #StrongerTogether



Claude A. Desgagnés (Valleyfield, QC)

Mieux vaut prévenir que guérir!

Comme le veut le vieil adage « Mieux vaut prévenir que guérir », alors que la pandémie est toujours en cours et qu'une nouvelle réalité est en vigueur, nous organisons des réunions virtuelles et correspondons par courrier électronique pour presque toutes les questions. Heureusement, le SIMC est bien préparé et gère les affaires comme d'habitude en ces temps difficiles.

Au début de juillet 2020, j'ai eu une conversation des plus positives avec la nouvelle directrice générale de la sécurité et de la sûreté maritime de Transports Canada, Julie Gascon. Mme Gascon occupait récemment le poste de directrice générale des opérations de la Garde côtière canadienne et avait auparavant travaillé comme officier sur des navires nationaux et des navires hauturiers. Elle s'est engagée à travailler en étroite collaboration avec les syndicats maritimes canadiens, et nous lui souhaitons bonne chance dans ses nouvelles fonctions à Transports Canada.

La Marine royale du Canada a annoncé qu'elle remplacera le terme « seaman » en anglais afin de mieux refléter l'environnement diversifié et inclusif des Forces et de la société canadienne en général. Après une période de vote ouverte, la MRC a annoncé qu'après la fête du travail 2020, les titres des grades subalternes ne comporteront plus le terme « seaman » (« Sailor Third Class » remplacera « Ordinary Seaman », « Sailor Second Class » remplacera « Able Seaman » et « Sailor First Class » remplacera « Leading Seaman »). Le commandant Deborah-Lynn Gates, qui est responsable de la politique du personnel de la Marine, a suggéré que l'utilisation du titre de « seaman » a été un obstacle potentiel au recrutement pour la Marine, qui est également confrontée à une pénurie d'équipage. Le SIMC est favorable à ce changement et envisagera d'autres titres à l'interne afin de mieux refléter la diversité de nos membres et de promouvoir davantage l'égalité des sexes dans le secteur. Nous sommes fortement en faveur de l'élimination de tout obstacle qui pourrait empêcher ou dissuader toute personne de rejoindre l'industrie. Reconnaître le rôle intégral que nos consœurs syndicales jouent dans diverses fonctions à bord de nos navires fait partie intégrante de notre position sur cette question.

Le Comité des transports du Congrès du travail du Canada a organisé de nombreuses réunions virtuelles pour partager des informations et des bonnes pratiques tout au long de la pandémie. En juillet, le comité s'est réuni et a discuté des questions en cours dans les différents secteurs du transport. Si la pandémie a évidemment eu un impact sur l'industrie maritime, le ralentissement dramatique du secteur du transport aérien qui a entraîné des licenciements massifs de travailleurs des compagnies aériennes et des aéroports nous rappelle brutalement les temps qui courent. Les syndicats présents à l'appel ont signalé que, parallèlement à la baisse du nombre d'emplois dans l'ensemble du secteur du transport aérien, plus de 90 % des travailleurs des concessions aéroportuaires ont perdu leur emploi depuis mars. Les travailleurs des transports publics ont également subi de grandes difficultés depuis le début de la COVID-19, et de nombreux travailleurs de ce secteur ont été licenciés, ont vu leur salaire et leurs heures de travail réduits et certains employés de première ligne ont même été exposés au virus dans l'exercice de leurs fonctions. Nos pensées demeurent avec nos confrères et nos consœurs qui ont eu la vie dure pendant cette période.

À Ottawa, la Colline a connu de grands changements ministériels en août. Bill Morneau a démissionné de son poste de ministre des finances et quitte entièrement la politique pour jouer un rôle au sein de l'OCDE. Chrystia Freeland a été nommée ministre des finances et

sera la première femme ministre des finances du Canada tout en conservant son rôle de vice-premier ministre. Mme Freeland avait précédemment occupé le titre de ministre des affaires étrangères et était le ministre responsable des renégociations de l'ALENA avec les États-Unis et le Mexique.

Fin août, le Parti conservateur du Canada a élu son nouveau chef, Erin O'Toole. J'utilise le terme « chef » avec une certaine réserve, car M. O'Toole est tout sauf un chef. Les politiciens sont souvent accusés de parler des deux côtés de leur bouche, mais O'Toole donne à cette expression un tout nouveau sens. Pendant sa campagne, O'Toole s'est plié aux conservateurs sociaux de droite, aux modérés et à tous ceux qui se trouvent entre les deux. Il a promis d'unir le Parti conservateur en poursuivant une politique de style « Trump » qui a fait perdre le parti aux dernières élections, tout en faisant campagne avec le slogan provoquant « Take Back Canada ». Fidèle à lui-même, le PCC n'a absolument aucune idée nouvelle sous sa nouvelle figure de proue « Harper-lite ». O'Toole a déclaré qu'il autoriserait les députés à organiser des votes à main levée pour restreindre les droits reproductifs des femmes, et le parti a récemment doublé son plan visant à introduire une législation sur le droit au travail pour détruire les syndicats.

Dans le secteur des transports, M. O'Toole a promis de remettre sur la table le cabotage dans les secteurs maritime, ferroviaire, aérien et du camionnage en guise de concession pour les négociations de libre-échange. Déjà, le Parti conservateur ne fait aucune tentative pour aider les travailleurs canadiens en général, mais il est allé jusqu'à dire qu'il tenterait activement de donner vos emplois au plus bas soumissionnaire s'il formait le gouvernement. Il ne fait aucun doute qu'un autre combat se profile à l'horizon pour les travailleurs canadiens, mais le mouvement syndical est uni et plus fort que jamais, prêt à prendre ce combat de front.

Le SIMC a récemment participé à une consultation avec Transports Canada sur le projet de Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime, 2021. Le nouveau règlement rendrait les systèmes de gestion de la sécurité obligatoires pour presque tous les navires canadiens en introduisant un nouveau régime national de conformité basé sur un système à plusieurs niveaux, alors que le règlement n'était auparavant applicable qu'aux navires SOLAS en vertu du chapitre IX de la convention SOLAS (code ISM). Des mesures de sécurité supplémentaires et une politique de gestion de la sécurité détaillée sont toujours les bienvenues. Toutefois, nous sommes en train de rédiger une demande pour que le gouvernement mette en place un programme de surveillance plus strict pour contrôler la rédaction et l'audit de ces certificats afin de s'assurer que l'application prévue des mesures de sécurité dans le cadre du code ISM est respectée.

En septembre, le SIMC participera à des consultations concernant le programme des travailleurs étrangers temporaires, alors que le gouvernement envisage de réviser certains aspects du système. En tant que participant actif au programme par le biais de notre travail visant à traiter les problèmes dans le secteur maritime, le CESD apprécie la contribution du SIMC en tant que partie prenante importante car il n'y a que très peu de représentants syndicaux impliqués dans le programme.

J'espère que vous aurez tous une saison automnale favorable. Et à ceux d'entre vous qui ont des enfants qui retourneront à l'école cet automne, je souhaite que votre famille reste elle aussi en sécurité et en bonne santé. #Plusfortsemble



Algonorth (Saint-Romuald)

Paul MacDonald, Représentant du quartier général

Port de Vancouver

Le port de Vancouver a été très occupé cet été en raison de l'impact de la COVID-19 sur l'industrie des navires de croisière et sur nos navires de ravitaillement. Les emplois continuent d'affluer alors que l'été touche à sa fin et nous avons toujours besoin de nouveaux marins. Si vous connaissez une personne intéressée par une carrière comme marin, nous vous prions de nous la référer.

Nous continuons à recevoir des suggestions de nos confrères et nos consœurs travaillant chez Seaspan. Si vous avez une suggestion, vous pouvez me l'envoyer ou l'envoyer à notre salle d'embauche de Vancouver à l'adresse vancouver@seafarers.ca.

Nous avons envoyé nos t-shirts #StrongerTogether, dédiés à nos confrères et nos consœurs qui ont œuvré au cours des premières phases de la pandémie, aux navires au cours des deux derniers mois, et nos membres les portent

fièrement.

Nous voulons rappeler les règles de répartition aux membres qui sont répartis à partir du bureau de Vancouver. Celles-ci ont pour but de protéger tous nos membres. Par exemple, une fois que vous avez terminé un contrat, vous devez communiquer avec nous pour vous inscrire ou récupérer votre carte. Ainsi, il vous sera plus facile d'obtenir du travail par la suite et il nous sera plus facile de vous répartir.

Comme le temps froid s'installe tranquillement, nous voulons également rappeler aux membres d'avoir un équipement d'hiver approprié lorsqu'ils embarquent sur un navire. Comme par le passé, nous avons vu des membres rejoindre un navire sans l'équipement adéquat. Nos confrères et consœurs ont veillé à ce qu'ils en disposent, mais nous vous recommandons fortement d'avoir le bon équipement et de toujours porter votre EPP.

Programme de formation « non breveté »

Notre programme de formation « non breveté » a été temporairement suspendu en raison de la pandémie de la COVID-19. Quand celui-ci sera de nouveau disponible, nous vous en aviserons sur notre site web : www.seafarers.ca.

SIU2020

Comme le SIU2020 continue d'évoluer chaque jour, nous vous demandons de bien vouloir communiquer avec la salle d'embauche la plus proche si vous n'avez pas reçu de courriel d'invitation pour vous y inscrire. Un responsable vous guidera tout au long du processus. Nous avons simplifié l'inscription et la mise en route et, plus récemment, nous avons ajouté

une fonction qui vous permet de voir votre carte sur le tableau d'inscription. Si vous avez des difficultés à vous inscrire ou à télécharger vos certificats, veuillez nous le faire savoir. Vous trouverez également sur notre site web et sur nos médias sociaux une vidéo expliquant étape par étape comment procéder.

Répartition

Comme nous sommes toujours fermés en raison de la COVID-19 et que nous accueillons les membres uniquement sur rendez-vous, nous tenons à vous rappeler que, conformément aux règles nationales de navigation, si vous descendez d'un navire, vous êtes toujours tenu de nous envoyer la preuve que vous avez quitté le navire. Vous pouvez le faire en nous envoyant par email une copie de la dernière page de votre livret de débarquement indiquant que vous avez quitté votre navire. Notez que vous avez sept jours pour nous l'envoyer. Si nous ne recevons pas cette information, vous risquez de perdre la possibilité d'être expédié à l'avenir.

Griefs

Nous tenons à vous rappeler que, si vous avez un problème ou une préoccupation concernant votre lieu de travail, vous devez communiquer avec nous immédiatement, car certains délais sont propres à chaque CBA.

Nous vous rappelons également que, si vous déposez un grief, nous aurons besoin de votre entière coopération au cours de la procédure. Si vous déménagez ou changez de numéro de téléphone, il est essentiel que vous nous en informiez immédiatement et que vous mettiez votre dossier à jour. Comme il y a un délégué sur tous les navires, vous pouvez toujours vous adresser à lui pour obtenir de l'aide.

COVID-19

Comme la COVID-19 continue d'être présente dans notre quotidien, nous vous rappelons de porter votre EPP lorsque vous vous rendez sur votre navire ou que vous êtes chez vous en vacances, car ce virus semble vouloir rester dans les parages pendant un certain temps encore. Il nous incombe de faire notre part pour arrêter la propagation de ce nouveau coronavirus.

Nous souhaitons à tous nos membres et à leurs familles un automne en toute sécurité. N'oubliez pas de vous protéger. Soyez prudents.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Full crew with capt. Victor Gomez of Claude A Desganes.

Paul MacDonald, HQ Representative

Port of Vancouver

The port of Vancouver has been busy this summer, despite the impact of Covid-19 on the cruise ship industry and our refuelling vessels. We have continued to see jobs roll in as the summer winds down are still in need of new seafarers. We ask that if you know of someone interested in starting a career on the water to please send them our way.

We are still fielding proposals from our Brothers and Sisters working at Seaspán. If you have a proposal, you can send it to myself or our Vancouver hiring hall at vancouver@seafarers.ca.

We have send our #StrongerTogether t-shirts, which dedicated to our Brothers and Sisters who worked through the early stages of the pandemic, sent to vessels over that last couple of months, and Members

have been wearing them proudly.

We want to remind Members shipping out of the Vancouver office of the shipping rules and of the fact that they exist to protect all our Members. For instance, once you complete a job, you must contact us to register or get your card back. Doing so makes it easier for you to obtain work in the future and easier for us to ship you.

As the colder weather slowly creeps in, we also want to remind Members to have the proper winter gear when get ship out to a vessel. As in years past, we've had Members join a vessel without the proper gear. While our Brothers and Sisters made sure they didn't go without, we still highly recommend you have the proper gear and always wear your PPE.

Dispatching

As we are still closed due to COVID-19 and are accepting appointments only, we want to remind you that, as per the National Shipping rules, if you get off a vessel, you are still required to send us proof that you departed the vessel. You can do this by emailing us a copy of the last page of your discharge book indicating you were signed off your vessel. Note that you have seven days to send this to us. If we don't receive this information, you might lose the possibility of shipping out in the future.

Grievances

We want to remind you that, if you have an issue or concern about your workplace, you should contact us right away as there are time limits specific to each CBA. We also want to remind you that, if you do file a grievance, we require your full cooperation

during the process. If you move or change your phone number, it is crucial that you contact us right away and update your file. As all vessels have a delegate, you can always refer to them for assistance.

COVID-19

As COVID-19 continues to be present in our everyday life, we remind you all to wear your PPE while you are travelling to your vessel or are at home on your vacation, as it looks like this virus will be around for a while yet. It's up to us to do our part to stop the spread of this novel coronavirus.

We wish all our Members and their families a safe autumn. Remember to protect yourselves out there. Stay safe.

Unlicensed apprenticeship Program

Our Unlicensed apprenticeship program has been temporally suspended due to the COVID-19 pandemic. We will announce when we have it up and running again. We will post updates regarding the program on our website www.seafarers.ca.

SIU2020

As SIU2020 continues to evolve with each passing day, we ask you to please contact your nearest hiring hall if you haven't received an invitation email to register for SIU2020. An official will walk you through the process. We've made it easy to sign up and get started, and most recently, we added a feature whereby you can see your card on the registration board. If you are having difficulty signing up or uploading your certificates, please let us know. There is also a step-by-step video on our website and social media pages on how to get started.



CSL Atlantic Huron (Port Colborne during lay-up for repairs)

Alex Morris, HQ Representative | *Représentant du quartier général*

THOROLD OFFICE | SALLE SYNDICALE DE THOROLD

I hope everyone had a wonderful summer despite what the tough new normal we are living and its impact on all of us. As we continue to adapt to this new reality and these impacts on a day-to-day basis, we must always look after each other and stay safe.

Shore leave

As the number of cases has decreased in certain regions, restrictions regarding shore leave have been lifted in some ports. When going ashore, you must give the Captain enough notice to assess the status of the port in case of a spike in cases or if he needs to consult the Company. If

you are denied shore leave, contact us, and we'll work to get you ashore. Please follow all necessary protocols and health recommendations when going ashore to protect yourself, your fellow Brothers and Sisters on board and your families.

Reliefs

A few reminders regarding reliefs who are sailing. When getting off a vessel, it is important to remember that to keep your shipping card under article 8 (I) of the Shipping Rules, you must contact your hiring hall within seven days and provide necessary documentation to show relief was completed properly.

Grievances and safety

When an issue arises aboard your vessel, it is imperative that you inform the Captain of the issue and let him attempt to work it out before contacting the Union, as per the CBA. If you are not satisfied with the result, please contact us, and we'll work to resolve the issue. Also, make sure you keep detailed notes of times and witnesses, so you have the documentation of events should we need to file a grievance.

Be sure that when you are involved

in all mooring situations, know your surroundings and communicate verbally or using appropriate hand signals. We all know that the result of being struck by a wire or a rope can be death or serious injury. If you notice something or see one of your fellow Brothers or Sisters in a dangerous position, make sure you mention it to them. It is up to everyone to look out for one another and take care of each other in potentially dangerous situations.

Scheduling meetings with Union officials

Since Member access to Union halls is extremely limited and we cannot visit your vessels regularly, I'd like to thank all of you for doing your part in communicating with us and your delegates by phone. Ship delegates should be your main point of contact when we cannot be there. Also we'd like to remind you that, if you need to see an SIU official in person at a Union hall, you must schedule a meeting in advance and follow all rules set out by the Union to protect yourselves and the SIU staff from potential exposure to COVID-19. More information is available on the Seafarers' website.

If you are having issues uploading your documents to SIU2020, please feel free to contact me by phone or by email at amorris@seafarers.ca. I'll be happy to assist you. You can also find a new video on our social media pages that will walk you through how to set up your account.

I hope you all stay safe, and I hope to see you on board your ship in the near future.

J'espère que vous avez tous passé un merveilleux été malgré la dure réalité que nous vivons et son impact sur nous tous. Alors que nous continuons à nous adapter

à cette nouvelle donne et à ses conséquences au quotidien, nous devons continuer à prendre soin les uns des autres et à rester en sécurité.

Congé à terre

Comme le nombre de cas a diminué dans certaines régions, les restrictions concernant les congés à terre ont été levées dans certains ports. Lorsque vous vous rendez à terre, vous devez donner au capitaine un préavis suffisant pour lui permettre d'évaluer l'état du port en cas de recrudescence des cas ou s'il doit consulter la compagnie. Si le congé à terre vous est refusé, communiquez avec nous, et nous nous efforcerons de vous faire débarquer. Veuillez suivre tous les protocoles et recommandations sanitaires lorsque vous allez à terre pour vous protéger et protéger vos proches, vos confrères et vos consœurs à bord.

Relève

Quelques rappels concernant les relèves qui sont à travailler à bord. Lorsque vous descendez d'un navire, rappelez-vous que pour conserver votre carte de marin en vertu de l'article 8 (I) des règles de la marine, vous devez contacter votre salle d'embauche dans les sept jours et fournir les documents nécessaires pour prouver que la relève a été effectuée correctement.

Griefs et sécurité

Lorsqu'un problème survient à bord de votre navire, il est essentiel que vous en informiez le capitaine et que vous le laissiez tenter de le résoudre avant de communiquer avec le Syndicat, conformément à la convention collective. Si vous n'êtes pas satisfait du résultat, communiquez avec nous, et nous nous efforcerons de résoudre le problème. Veillez également à conserver des notes détaillées des heures et des témoins, afin de disposer de la documentation des événements dans le cas où nous devrions déposer un grief.

Lorsque vous participez à des activités d'amarrage, assurez-vous de bien connaître votre environnement et de communiquer verbalement ou en utilisant les signaux de la main appropriés. Nous savons tous que se faire frapper par un fil ou une corde peut entraîner la mort ou des blessures graves. Si vous remarquez quelque chose ou si vous voyez un de vos camarades dans une situation dangereuse, n'oubliez pas de le lui signaler. Il appartient à chacun de veiller sur les autres et de prendre soin des autres dans des situations potentiellement dangereuses.

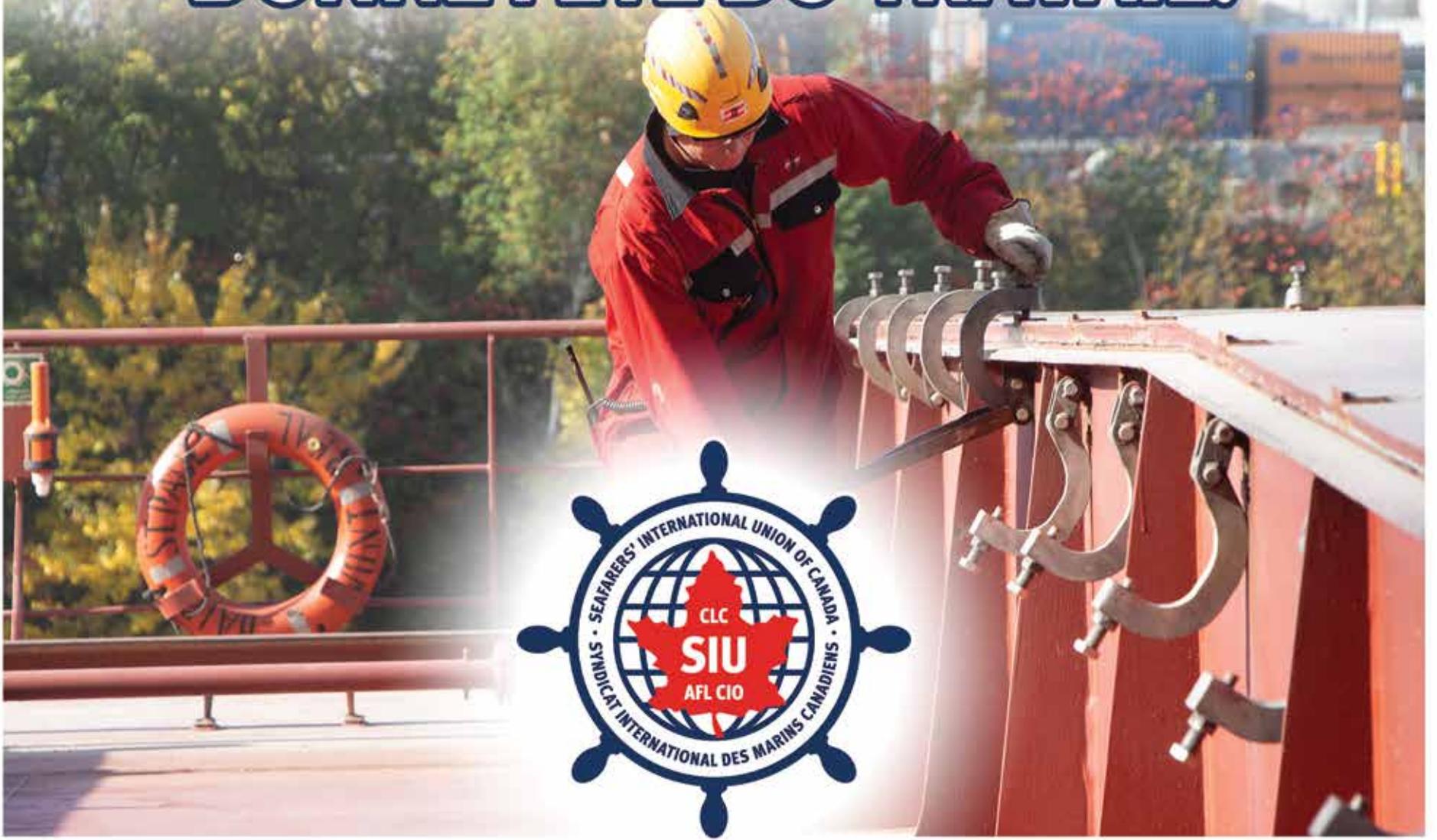
Planification de réunions avec les responsables du Syndicat

Étant donné que l'accès des membres aux salles syndicales est extrêmement limité et que nous ne pouvons pas visiter vos navires régulièrement, j'aimerais vous remercier tous d'avoir fait votre part en communiquant avec nous et vos délégués par téléphone. Les délégués des navires doivent être votre premier point de contact lorsque nous ne pouvons pas être présents. Nous aimerions également vous rappeler que, si vous devez voir un responsable du SIMC en personne dans une salle syndicale, vous devez fixer un rendez-vous à l'avance et suivre toutes les consignes établies par le Syndicat pour vous protéger et protéger le personnel du SIMC d'une exposition potentielle à COVID-19. De plus amples informations sont disponibles sur notre site web.

Si vous éprouvez des difficultés à télécharger vos documents sur la plateforme SIU2020, n'hésitez pas à communiquer avec moi par téléphone ou par courriel (amorris@seafarers.ca). Je me ferai un plaisir de vous aider. Vous trouverez également une nouvelle vidéo sur nos médias sociaux qui vous expliquera comment configurer votre compte.

J'espère que vous resterez tous en sécurité et que je vous verrai à bord de votre navire dans un avenir rapproché.

HAPPY LABOUR DAY!
BONNE FÊTE DU TRAVAIL!



SIU 2020



CHECK YOUR EMAILS TO REGISTER TODAY!

Delegates – backbone of the Union

The SIU of Canada in 2020 is changing fast and adapting. As many of you noticed, and as shown by my colleagues in their respective articles in the past, these changes have impacted the medical plan, the dispatching system, the patrolman visits, some work schedules and the office hours, but it will also change how Delegates are used and the importance they have in the different work places.

The pandemic has limited our visits on board to urgent issues, but on the other hand, as you have noticed, we contact Members more often directly by phone. This puts delegates and Members at the center of work relations on board the various ships and work units. This is why it is important, for Delegates especially, to take their position seriously and give us the information we need, whether we are talking about Transport Canada rest hour sheets, time sheets, or simple monthly crew lists and phone numbers. As many of you know, when a grievance arises, documentation and proof are what wins a grievance. They are also what makes it possible for us to validate whether or not a grievance is founded.

In certain work units, we have also named Union Members as Health and Safety representatives to participate actively in promoting safety onboard and coming up with overall solutions. We will be increasing and improving these methods in the future.

Overtime issues

When it comes to having your fair share of overtime in your department (depending on the contract language of course), it is important not to wait before claiming, or at least to note the specific moments

when you were available. The watch system and sleep hours complicate the analysis of a situation to see if your grievance is founded or not. Therefore, if we don't have the specific moments when you were not called out on deck for OT, it reduces the chances we can prove you were actually available. The individual Member is responsible to demonstrate that their grievance is founded when it comes down to giving us time sheets and rest hours sheets. If no notes are taken, and no pictures of documents provided, the Union can't be held responsible for not being able to prove that you are right. So, take your claims seriously.

Importance of crew lists

Providing the SIU patrolman with the crew lists by email or text message is important. Why, you ask? Simply put, that is the way we verify Member pay dues, that no Hiring Hall bypasses have happened and that the safe manning of vessels is respected. If we are looking for a Member in a specific case, this will also help us identify and find him. It is the basic information on board we need to do our job, which is to defend your interests.

Passenger ships

In my last article it was mentioned that some passenger ships (cruises and ferries) were highly affected by the COVID-19 Pandemic. Since then, I am happy to report that the situation has improved. While the CTMA Vacancier season was completely cancelled (affecting over 100 members), the CTMA Madeleine is operating, as is the F-A Gauthier. Also, Canadian tourists unable to go overseas are filling the AML and Essipit Cruises in our SEATU units.

CTMA Express LTD. – Trucking

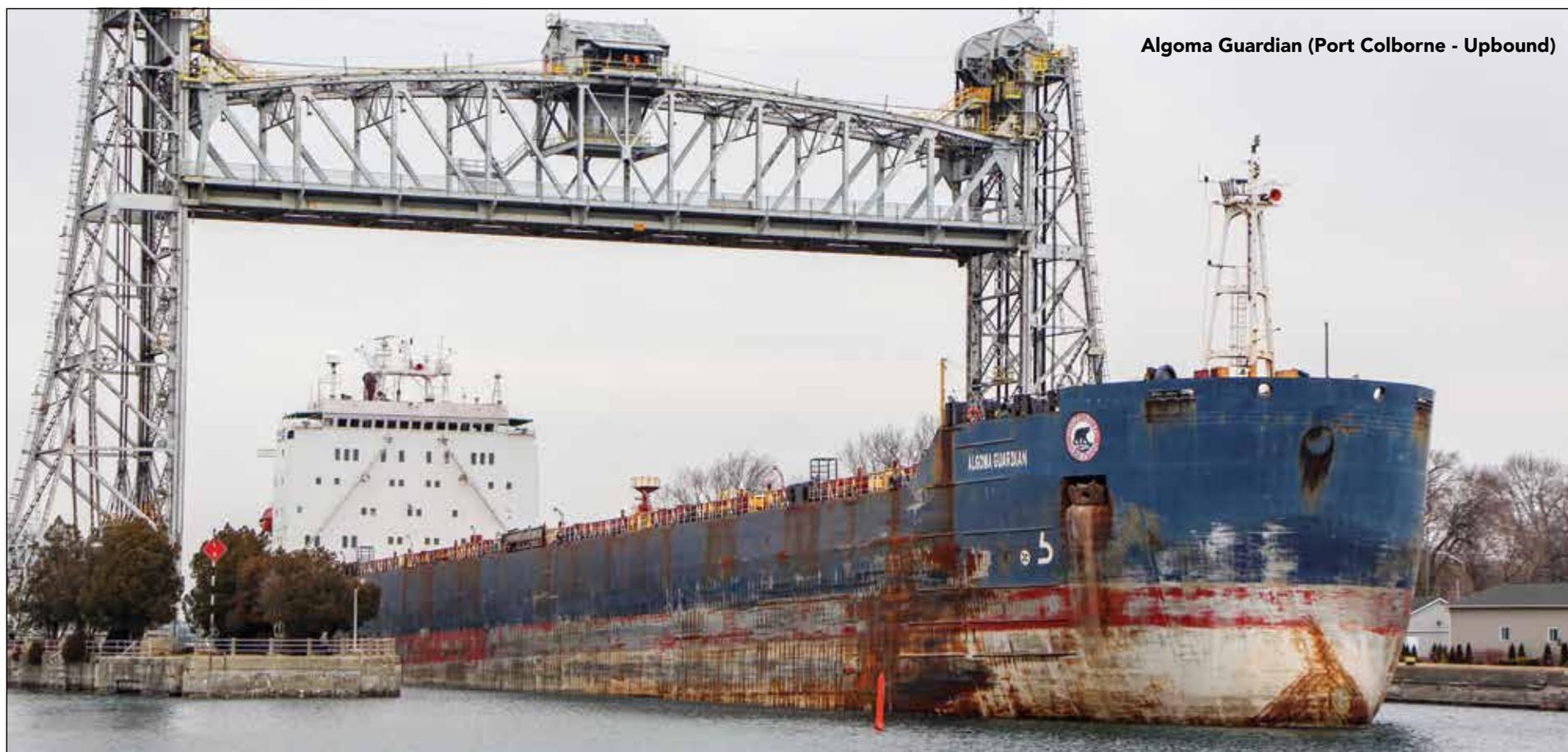
The negotiations – a first for the SIU-SEATU family – with CTMA Express, which operates tractor-trailer and delivery vehicles, are moving forward. Three negotiation sessions have been held so far, and a conciliator will be joining us at the end of September. Hopefully we will be able to conclude a contract by the end of the year.

Fishery observers – Biorex

Since July, fishery observers were able to join fishing vessels to work after many obstacles due to COVID-19. The situation still isn't perfect, but at least most of our Members are back to work. In the following months, we will adapt and improve the rotation lists with the employer to ensure a fair dispatching of Observers even when both the Gaspé (QC) and Caraquet (NB) units must share ships.

SIU2020 Certificates = your "business card"

Please make sure the images of your certificates you upload in the system are of good quality. Too often, the pictures uploaded are not clear or centered. Keep in mind that these are sent to the companies. Ask yourself what image of you it gives to the company when your certificates are upside down, crooked, dirty or (to exaggerate) the image includes part of your lunch. The dispatcher can assist you but rebuilding your SIU2020 profile before applying on a job takes time. You are responsible to ensure it is adequate and presentable. Keep in mind that it is no more complicated than to ask for Employment Insurance at the end of a relief.



Algoma Guardian (Port Colborne - Upbound)

Les délégués – l'épine dorsale du Syndicat

Le SIMC en 2020 évolue rapidement et s'adapte. Comme beaucoup d'entre vous l'ont remarqué, et comme l'ont montré mes collègues dans leurs articles respectifs par le passé, ces changements ont eu un impact sur le plan médical, le système de répartition, les visites des patrouilleurs, certains horaires de travail et les heures de bureau, mais ils modifieront également la façon dont les délégués seront utilisés et leur importance sur les différents lieux de travail.

La pandémie a restreint nos visites à bord aux questions urgentes, mais d'autre part, comme vous l'avez remarqué, nous sommes plus souvent en contact direct avec les membres par téléphone. Cela place les délégués et les députés au centre des relations de travail à bord des différents navires et des unités de travail. C'est pourquoi il est important, surtout pour les délégués, de prendre leur position au sérieux et de nous donner les informations dont nous avons besoin, qu'il s'agisse des feuilles de temps de repos de Transports Canada, des feuilles de présence ou de simples listes mensuelles d'équipage et de numéros de téléphone. Comme beaucoup d'entre vous le savent, lorsqu'un grief est déposé, ce sont les documents et les preuves qui l'emportent. Ce sont également eux qui nous permettent de valider si un grief est fondé ou non.

Dans certaines unités de travail, nous avons également nommé des membres du Syndicat comme représentants en matière de santé et de sécurité afin qu'ils participent activement à la promotion de la sécurité à bord et à la recherche de solutions globales. Nous comptons accroître et améliorer ces méthodes dans le futur.

Questions relatives aux heures supplémentaires

Lorsqu'il s'agit d'avoir votre juste part d'heures supplémentaires dans votre service (en fonction du libellé du contrat bien entendu), il est important de ne pas attendre avant de réclamer, ou du moins de noter les moments précis où vous étiez disponible. Le système de quart et les heures de sommeil compliquent l'analyse d'une situation pour déterminer si votre réclamation est fondée ou non. Par conséquent, si nous ne disposons pas des moments précis où vous n'avez pas été appelé sur le pont pour des heures supplémentaires, cela réduit les chances que nous puissions prouver que vous étiez réellement disponible. Il incombe à chaque membre de démontrer que son grief est fondé lorsqu'il s'agit de nous remettre les feuilles de temps et les fiches de temps de repos. Si aucune note n'est prise et qu'aucune photo des documents n'est fournie, le Syndicat ne peut être tenu responsable de ne pas pouvoir prouver que vous avez raison. Alors, prenez vos réclamations au sérieux.

Importance des listes d'équipage

Il est important de fournir au patrouilleur du SIMC les listes d'équipage par courriel ou par message texte. Pourquoi ? Tout simplement parce que c'est la façon dont nous vérifions que les membres paient leurs cotisations, qu'aucun contournement de la salle d'embauche n'a eu lieu et que l'équipage des navires est sûr et respecté. Si nous recherchons un membre pour un cas précis, cela nous aidera également à l'identifier et à le trouver. C'est l'information de base à bord dont nous avons besoin pour faire notre travail, qui est de défendre vos intérêts.

Navires à passagers

Dans mon dernier article, il a été mentionné que certains navires à passagers (croisières et traversiers) ont été fortement touchés par la pandémie de la COVID-19. Depuis lors, je suis heureux d'annoncer que la situation s'est améliorée. Alors que la saison du CTMA Vacancier a été complètement annulée (affectant plus de 100 membres), le CTMA Madeleine est opérationnel, tout comme le F-A Gauthier et les touristes canadiens ne pouvant se rendre à l'étranger remplissent les Croisières AML et Essipit dans nos unités SEATU.

CTMA Express LTD. – Camionnage

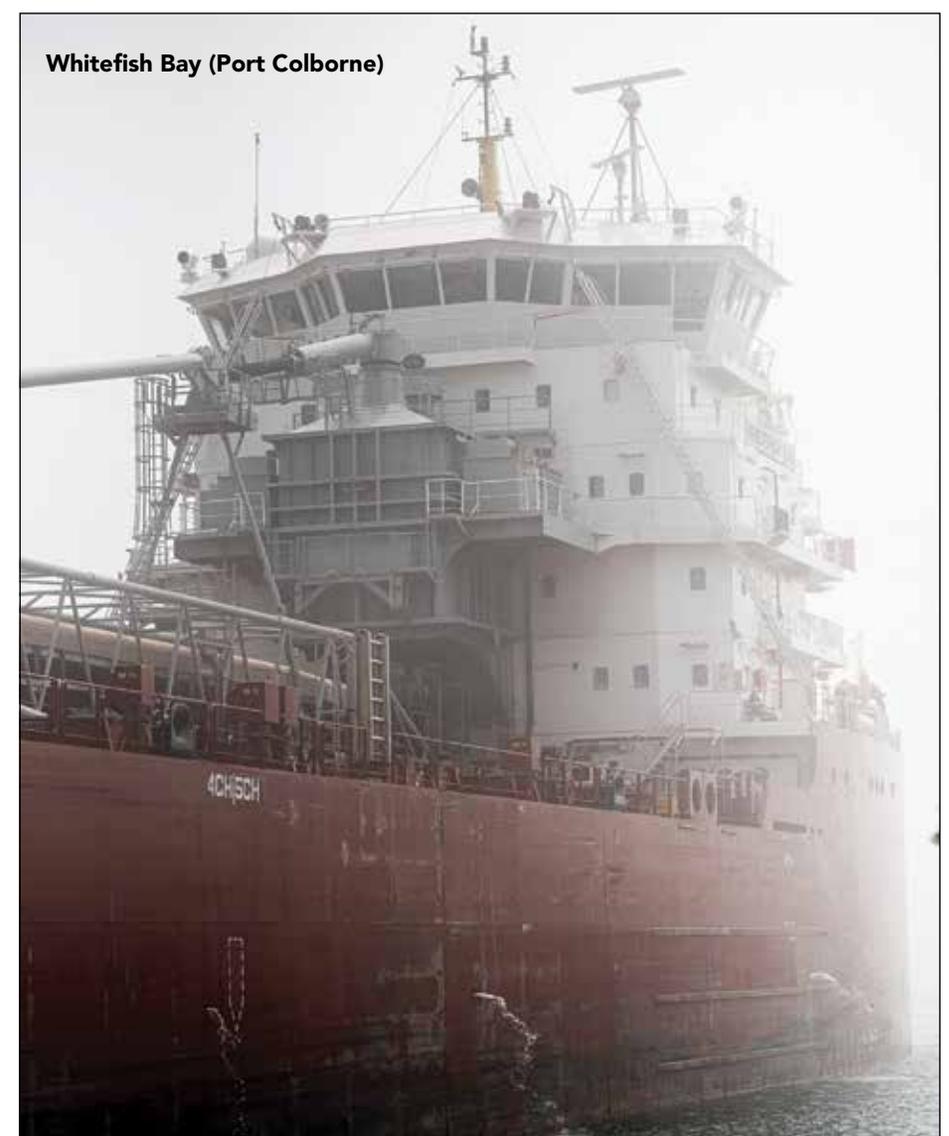
Les négociations – une grande première pour la famille SIMC-SEATU – avec CTMA Express, qui exploite des semi-remorques et des véhicules de livraison, progressent. Trois sessions de négociation ont eu lieu jusqu'à présent, et un conciliateur se joindra à nous fin septembre. Nous espérons pouvoir conclure un contrat d'ici la fin de l'année.

Observateurs des pêches – Biorex

Depuis juillet, les observateurs de la pêche ont pu rejoindre les navires de pêche pour travailler après de nombreux obstacles dus à la COVID-19. La situation n'est cependant pas encore parfaite, mais la plupart de nos membres ont repris le travail. Dans les prochains mois, nous adapterons et optimiserons les listes de rotation avec l'employeur afin d'assurer une répartition équitable des observateurs même si les unités de Gaspé (QC) et de Caraquet (NB) doivent partager certains navires.

Vos certificats SIU2020 = votre carte de visite

Veillez à ce que les images de vos certificats que vous téléchargez dans le système soient de bonne qualité. Malheureusement, il arrive trop souvent que les images téléchargées ne soient pas claires ou centrées. N'oubliez pas que celles-ci sont envoyées aux compagnies. Demandez-vous quelle image de vous aura l'entreprise lorsque vos certificats sont à l'envers, de travers, sales ou (en exagérant) que l'image inclut une partie de votre repas. Le répartiteur peut vous aider, mais il faut du temps pour rétablir votre profil SIU2020 avant de postuler un emploi. Vous êtes responsable de vous assurer qu'il est adéquat et présentable. Gardez à l'esprit qu'il n'est pas plus compliqué de ce faire que de demander des prestations d'assurance-emploi à la fin d'une relève.





Updates from the International Transport Workers' Federation (ITF)

In what can only be called a humanitarian crisis, the plight of seafarers working on board a significant number of vessels engaged in international shipping continues. Thousands of seafarers are still stuck at sea with many now working in excess of 17 months without a break, some without shore leave, since the onset of the Pandemic. Governments, companies and charterers around the world have failed and are illegally denying seafarers their rights for relief and repatriation under the Maritime Labour Convention.

A dangerous precedent is being set in the global shipping industry with Governments foregoing safety and security regulations in favour of undetermined extensions to seafarers' contracts, suspended Port State and vessel inspections and more frequent "remote inspections" taking place under some administrations. The ITF continues to engage with leaders in the IMO, ILO and UN and with social partners in the industry with calls to strengthen action to support the world's seafarers and reprioritize safety and protection for workers. Many seafarers around the globe who have successfully disembarked and signed-off their vessels have had to put down their tools and outright refuse to work to force the hand of Port State or the Companies who then are faced with insufficient manning to properly sail their vessels.

The situation should never have come to such drastic measures. We remain unwavering in our support of our international Brothers and Sisters, and we stand with them in their fight. All seafarers deserve decent pay, decent working conditions and the right to go home when their contract is fulfilled. Enough is Enough.

In August, President Given participated in a virtual meeting of the Maritime Labour Convention Review Group. Consisting of members of the ITF Secretariat and leaders from some of the larger maritime Unions around the globe, the Group has been tasked with reviewing the MLC 2006 and making recommendations for adjustments to the Convention in the lead up to a full review to take place at the ILO in 2021. In the latest meeting, the Group made adjustments to some regulatory recommendations based on outcomes since the COVID-19 pandemic to further strengthen protections for seafarers. The Group has identified a significant number of deficiencies, gaps or other areas of concern regarding the Convention and will now move towards drafting proposed regulatory changes to submit to the ILO.

During the summer, Executive Vice President Patrice Caron participated in video conferences of the ITF special tripartite committee subsidiary body on MLC amendments. Despite the fact that in-person meetings usually held in Geneva, Switzerland, at ILO Headquarters remain postponed, the committee moved discussions along pertaining to piracy, harassment, shipowners' liability and issues of abandonment. Additional meetings will take place

in the near future to work towards an agreement between flag states, shipowners and seafarers.

In other news, maritime experts from the World Maritime University in Malmö, Sweden, have urged regulators at the IMO to declare the Gulf of Mexico a "high-risk" area for piracy. The WMU documented 14 armed pirate attacks in the Southern Gulf in the first four months of 2020. According to the experts, there has been a significant uptick in attacks during the COVID-19 pandemic wherein pirates armed with guns, machetes and knives have been found to operate in groups of up to 15, typically carrying out attacks at night on oil and gas vessels and platforms. A high-risk designation from the IMO would compel vessels operating in the area to employ enhanced security protocols and prohibit certain vessels from operating there. A high-risk alert would also oblige the Mexican government to increase patrols and cooperate with other countries, such as the U.S. and Canada, to further combat piracy.

Following a significant postponement of the majority of meetings at the IMO since March, meetings are set to resume virtually beginning in September 2020. SIU Director of Government Relations, Chris Given, will be attending virtual meetings of the ITF Maritime Safety Committee at

the end of September. Priorities for the fall meetings at the IMO will be established and further updates from the ITF accredited representative to the IMO and the MSC Steering Group will be provided. As you can imagine, the work of the ITF in the IMO has become more important than ever with many administrations having taken a position to suspend Port State Control and ship inspections under Flag State regulations indefinitely for the foreseeable future. The consensus from the ITF delegation is that now, more than ever, the ITF will be fighting to reinstate and enforce stringent safety and security measures to protect the world's seafarers.

Odd Rune Malterud, Chair of the ITF Maritime Safety Committee and Assistant Director and Technical Manager of the Norwegian Union of Marine Engineers has said: "We now have a bigger crisis than the COVID-19 crisis to fight, and that is a crisis of regulation, because every country can now do what they want to do in terms of safety." The ITF and affiliated unions will be working to ensure that a balance is struck between making practical allowances for this exceptional situation while respecting the fact that these safety regulations were enacted for a reason. Allowances must not be allowed to become permanent.



ITF Seafarers Trust "Still At Sea" Photography Competition!

The ITF Seafarers' Trust (ITFST) has announced a photography competition, entitled 'Still at Sea', for all seafarers that have been on vessels throughout the COVID-19 Pandemic. Submit a picture showing your daily life at sea to the

Still at Sea photography competition for a chance to win a 1st prize of £1000. To enter the competition, or to find more information, please visit the following link; <https://www.itfseafarers.org/en/photo-competition#home>



Mises à jour de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

Le sort des marins travaillant à bord d'un nombre important de navires engagés dans le transport maritime international se poursuit, une situation qui constitue à une crise humanitaire. Des milliers de marins sont toujours retenus en mer et nombre d'entre eux travaillent maintenant plus de 17 mois sans interruption, certains sans permission à terre, depuis le début de la pandémie. Les gouvernements, les compagnies et les armateurs du monde entier ont manqué à leur devoir et privent illégalement les marins de leurs droits à l'assistance et au rapatriement en vertu de la Convention du travail maritime.

Un dangereux précédent est en train de se créer dans l'industrie mondiale du transport maritime, les gouvernements renonçant aux réglementations en matière de sûreté et de sécurité au profit d'extensions indéterminées des contrats des marins, de la suspension des inspections de l'État du port et des navires et des « inspections à distance » plus fréquentes effectuées par certaines administrations. L'ITF continue de s'engager auprès des dirigeants de l'OMI, de l'OIT et des Nations unies et des partenaires sociaux du secteur en les invitant à renforcer les actions visant à soutenir les marins du monde entier et à redéfinir les priorités en matière de sécurité et de protection des travailleurs. De nombreux marins du monde entier qui ont réussi à débarquer et à quitter leur navire ont dû déposer leurs outils et refuser catégoriquement de travailler afin de forcer la main à l'État du port ou aux entreprises qui se sont alors trouvés devant un manque d'effectifs pour assurer le bon fonctionnement de leurs navires.

La situation n'aurait jamais dû aboutir à des actions aussi drastiques. Nous restons résolument solidaires de nos confrères et de nos consœurs internationaux et nous les soutenons dans leur combat. Tous les marins méritent un salaire décent,

des conditions de travail décentes et le droit de rentrer chez eux lorsque leur contrat est achevé. « Assez, c'est assez ».

En août, le président Given a participé à une réunion virtuelle du groupe de révision de la convention du travail maritime. Composé de membres du secrétariat de l'ITF et de dirigeants de certains des plus grands syndicats maritimes du monde, le groupe a été chargé d'examiner la CTM 2006 et de faire des recommandations sur les ajustements à apporter à la convention en vue d'un examen complet qui aura lieu à l'OIT en 2021. Lors de la dernière réunion, le groupe a apporté des ajustements à certaines recommandations réglementaires sur la base des résultats obtenus depuis la pandémie de la COVID-19 afin de renforcer encore la protection des marins. Le groupe a identifié un nombre important de lacunes, de manquements et d'autres préoccupations entourant la convention et va maintenant s'atteler à la rédaction de propositions de modifications réglementaires à soumettre à l'OIT.

Au cours de l'été, notre vice-président exécutif Patrice Caron a participé à des vidéoconférences de l'organe subsidiaire du comité tripartite spécial de l'ITF sur les amendements de la CTM. Malgré le fait que les réunions en personne qui se tiennent habituellement à Genève, en Suisse, au siège social de l'OIT, restent reportées, le comité a fait avancer les discussions concernant la piraterie, le harcèlement, la responsabilité des armateurs et les questions d'abandon. D'autres réunions auront lieu dans un avenir proche pour travailler à un accord entre les États du pavillon, les armateurs et les marins.

Par ailleurs, les experts maritimes de l'Université maritime mondiale de Malmö, en Suède, ont demandé aux régulateurs de l'OMI de déclarer le golfe du Mexique zone à haut risque pour la piraterie. L'UPM a documenté 14 attaques armées de pirates dans le sud du Golfe au cours des quatre premiers mois de 2020. Selon les experts, il y a eu une augmentation significative des attaques durant la pandémie de la COVID-19 où l'on a constaté que les pirates armés de fusils, de machettes et de couteaux opèrent en groupes de 15 personnes, menant généralement des attaques de nuit sur des navires et des plateformes pétrolières et gazières. Une désignation à haut risque par l'OMI obligerait les navires opérant dans la zone à employer des protocoles de sécurité renforcés et interdirait à certains navires d'y opérer. Une alerte à haut risque obligerait également le gouvernement mexicain à augmenter les patrouilles et à coopérer avec d'autres pays, tels que les États-Unis et le Canada, pour mieux lutter contre la piraterie.

Après un report important de la majorité des réunions à l'OMI depuis mars, les réunions devraient reprendre virtuellement à compter de septembre 2020. Le directeur des relations gouvernementales du SIMC, Chris Given, participera aux réunions virtuelles du comité de sécurité maritime de l'ITF à la fin du mois de septembre, où les priorités pour les réunions d'automne à l'OMI seront établies et où d'autres mises à jour seront fournies par le représentant accrédité de l'ITF auprès de l'OMI et le groupe directeur du comité de sécurité maritime (MSC Steering Group). Comme vous pouvez l'imaginer, le travail de l'ITF au sein de l'OMI est devenu plus important que jamais, de nombreuses administrations ayant pris position pour suspendre indéfiniment le contrôle par l'État du port et les inspections de navires en vertu des règlements de l'État du pavillon dans un avenir prévisible. Le consensus de la délégation de l'ITF est que maintenant, plus que jamais, l'ITF va se battre pour rétablir et faire appliquer des mesures de sûreté et de sécurité strictes pour protéger les marins du monde entier.

Odd Rune Malterud, président du comité de sécurité maritime de l'ITF et directeur adjoint et directeur technique de l'Union norvégienne des ingénieurs maritimes, a dit : « Nous avons maintenant une crise plus importante que la crise de la COVID-19 à combattre, et c'est une crise de réglementation, car chaque pays peut maintenant faire ce qu'il veut en termes de sécurité ». L'ITF et les syndicats affiliés s'efforceront de trouver un équilibre entre la prise en compte concrète de cette situation exceptionnelle et le respect du fait que ces règlements de sécurité ont été adoptés pour une raison et que les indemnités ne doivent pas devenir permanentes.

ITF Seafarers Trust "Still At Sea" concours de photographie sur le thème « Toujours en mer »



Le ITF Seafarers' Trust (ITFST) a lancé un concours de photographie sur le thème « Still at Sea » (« Toujours en mer ») pour tous les marins qui ont été à bord de navires pendant la pandémie de la COVID-19. Soumettez une photo illustrant votre quotidien en mer à ce concours et courez la chance de gagner le grand prix de 1000 £. Pour participer au concours ou pour obtenir de plus amples informations, veuillez consulter le site suivant: <https://www.itfseafarers.org/en/photo-competition#home>

David Borins, *Legal Counsel* | *Avocat-conseil*

Federal Court Upholds Transport Canada's Broad Interpretation of Cabotage

The Federal Court recently issued an important decision providing guidance on what commercial marine activities in Canadian waters fall within the definition of "coasting trade" under the *Coasting Trade Act*.

Broadly speaking, "coasting trade" or "cabotage" refers to domestic commercial marine activities carried out in Canadian waters, as opposed to non-domestic commercial activities such as shipping goods between Canada and another country. Under the *Coasting Trade Act*, foreign ships can engage in coasting trade only if no Canadian ship is available for the job. Prior to engaging in cabotage, foreign ship operators are required to obtain a Coasting Trade Licence, which subjects the ship to additional Canadian regulatory measures, as well as import duties.

In *Global Marine Systems Ltd. v Canada (Minister of Transport)*, 2020 FC 414, the Court dismissed a judicial review application filed by Global Marine Systems Ltd., the operator of the *Cable Innovator*, a British-flagged cable laying vessel. Commencing in 2016, the *Cable Innovator* was stationed in British Columbia without a Coasting Trade Licence as part of a commercial contract requiring it to remain ready and manned on standby in order to perform emergency maintenance and repairs on underwater cables off the west coast of North America. In 2019, the Minister of Transport decided that the *Cable Innovator's* standby activities in Canadian waters are within the definition of "coasting trade" under the *Coasting Trade Act*. As a result, when the *Cable Innovator* is engaged on standby in Canadian waters, Global Marine Systems is now required to obtain a Coasting Trade License.

Global Marine Systems sought to overturn the decision that the *Cable Innovator* requires a Coasting Trade Licence, arguing that remaining in port on standby does not constitute cabotage under the *Coasting Trade Act*. The Court rejected Global Marine Systems' argument, finding that maintaining an active state of readiness while on standby in Canadian waters is a marine activity that constitutes coasting trade.

This is the first time a Canadian court has issued a decision that considers the interpretation of the term "coasting trade" under the *Coasting Trade Act*. The Court's confirmation of Transport Canada's broad interpretation of the definition of cabotage will help to ensure that Canadian ships have the first opportunity to perform work in Canadian waters and, in turn, help to maintain Canadian seafaring jobs.

La Cour fédérale maintient l'interprétation au sens large de Transports Canada concernant le cabotage

La Cour fédérale a récemment rendu une décision importante établissant la nature des activités maritimes commerciales dans les eaux canadiennes qui sont visées par la définition du « cabotage » aux termes de la *Loi sur le cabotage*.

Au sens large, le « cabotage » désigne les activités maritimes commerciales intérieures menées en eaux canadiennes, par contraste avec les activités commerciales non intérieures telles que le transport de marchandises entre le Canada et un autre pays. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, les navires étrangers ne peuvent se livrer à des activités de cabotage que si aucun navire canadien n'est disponible pour ce travail. Avant de s'engager dans le cabotage, les exploitants de navires étrangers doivent obtenir une licence de cabotage, qui soumet le navire à des mesures réglementaires canadiennes supplémentaires, ainsi qu'à des droits d'importation.

Dans l'affaire *Global Marine Systems Ltd. c. Canada (Ministre des transports)*, 2020 FC 414, la Cour a rejeté

une demande de contrôle judiciaire déposée par Global Marine Systems Ltd., l'opérateur du *Cable Innovator*, un navire câblé battant pavillon britannique. À partir de 2016, le *Cable Innovator* était posté en Colombie-Britannique sans licence de cabotage dans le cadre d'un contrat commercial qui lui imposait de rester prêt et en attente de personnel afin d'effectuer des opérations de maintenance et de réparation d'urgence sur des câbles sous-marins au large de la côte ouest de l'Amérique du Nord. En 2019, le ministre des transports a décidé que les activités de "stand-by" du *Cable Innovator* en eaux canadiennes relevaient de la définition du "cabotage" au sens de la *Loi sur le cabotage*. Ainsi, lorsque le *Cable Innovator* est engagé en attente dans les eaux canadiennes, Global Marine Systems est désormais tenu d'obtenir une licence de cabotage.

Global Marine Systems a tenté de faire renverser la décision selon laquelle le *Cable Innovator* a besoin d'une licence de cabotage, en faisant valoir que le fait de rester au port en attente ne constitue pas du cabotage au sens de la *Loi sur le cabotage*. La Cour a rejeté l'argument de Global Marine Systems, estimant que le maintien d'un état de préparation actif pendant qu'il est en attente dans les eaux canadiennes est une activité maritime qui constitue du cabotage.

C'est la première fois qu'un tribunal canadien rend une décision qui se penche sur l'interprétation du terme "cabotage" dans le cadre de la *Loi sur le cabotage*. La confirmation par la Cour de l'interprétation au sens large de la définition du cabotage par Transports Canada contribuera à garantir que les navires canadiens aient en priorité la possibilité d'effectuer du travail en eaux canadiennes et, par conséquent, à maintenir les emplois de marins canadiens.



CSL St-Laurent



***Avis important de la part du
Régime médical des marins:
À partir du 1 octobre 2020
toutes les réclamations devront être
soumises par courriel***

Veillez noter que dans les prochains mois le Régime médical des marins (RMM) adoptera de nouvelles mesures pour la présentation des réclamations. Le RMM exigera que tous les membres soumettent leurs demandes par voie électronique et non plus par courrier postal.

Jusqu'au 30 septembre 2020, les réclamations peuvent toujours être soumises au RMM par courrier postal ou par courriel à l'adresse medical@seafarers.ca.

À compter du 1er octobre 2020, toutes les réclamations devront être soumises par courriel à l'adresse medical@seafarers.ca.

Pour présenter vos demandes par courriel, rendez-vous sur le site <https://www.seafarers.ca/fr/ressources/formulaires-regime-medical/> pour consulter et imprimer les formulaires de demande. Une fois que vous aurez rempli ces formulaires, numérisez-les à l'aide d'un scanner ou de votre téléphone intelligent et envoyez-les par courriel, ainsi qu'un chèque annulé aux fins de dépôt direct, à medical@seafarers.ca. Nous traiterons ensuite votre demande. Veuillez noter que le chèque annulé doit être libellé au nom du membre qui soumet la demande pour que nous puissions la traiter.

***Important Announcement from
the Seafarers' Medical Plan:
All claims
must be submitted by email
as of October 1, 2020***

Please note that in the coming months new measures will be taking place at the Seafarers' Medical Plan (SMP) for the submission of claims. The SMP will require that all Members submitting claims be done electronically and no longer by regular mail.

Claims can still be submitted to the SMP by regular mail, or by email, at medical@seafarers.ca until September 30, 2020.

As of October 1st 2020, all claims must be submitted by email at medical@seafarers.ca

To submit your claims via email, go to www.seafarers.ca/resources/medical-plan-forms/ to view and print your claim forms. Once you've filled out these forms, please scan them, either using a scanner or your smartphone, and email the forms, along with a void cheque from your bank for direct deposit purposes, to medical@seafarers.ca and we will then process your claim. Please note that your void cheques must be in the name of the Member submitting the claim in order for us to process your claim.

AVIS IMPORTANT DE LA PART DU RÉGIME MÉDICAL DES MARINS



**À COMPTER DU 1 OCTOBRE 2020, TOUTES LES
RECLAMATIONS DOIVENT ÊTRE SOUMISES PAR
COURRIER ÉLECTRONIQUE**



Visit the SIU Website

for more information on the Manulife Pension Plan

Recent changes have been made to the SIU of Canada website, making it much easier to get helpful information regarding how to access your pension through Manulife. In our revamped 'Pension Plan' webpage, you can now see step-by-step instructions on how to register with Manulife to gain access to your online account,

and information on how you can review your fund selection through the Manulife website. If you have further questions, please be sure to check the contact details for Manulife at the bottom of the page. Take control of your pension, take control of your future! <https://www.seafarers.ca/pension-plan/>

Visitez le site Web du SIMC

pour en savoir plus sur le Régime de retraite Manuvie

Des modifications ont été apportées récemment au site web du SIMC qui faciliteront grandement la consultation de renseignements utiles concernant les modalités d'accès à votre pension par l'intermédiaire de Manuvie. Sur la nouvelle page web du régime de retraite, vous pourrez lire les instructions détaillées pour vous inscrire auprès de Manuvie et avoir accès à votre compte en ligne, ainsi

que des renseignements sur la façon dont vous pouvez valider votre sélection de fonds sur le site de Manuvie. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez communiquer avec Manuvie aux coordonnées indiquées au bas de la page. Prenez le contrôle de votre pension et de votre avenir!

IMPORTANT NOTICE FROM THE SEAFARERS' MEDICAL PLAN



ALL CLAIMS MUST BE SUBMITTED VIA EMAIL AS OF OCTOBER 1, 2020

Gérard Raymond

Brother Gérard Raymond who joined the S.I.U. on April 1st, 1966 passed away on January 1st, 2020 at age 85. He worked on the Perry Pere Nouvel and he last worked with Société des Traversiers du Québec

Confrère Gérard Raymond qui s'est joint au SIU le 1 avril 1966 est décédé le 1 janvier 2020 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Perry Pere Nouvel et son dernier travail avec la Société des Traversiers du Québec

Maurice Cardin

Brother Maurice Cardin who joined the S.I.U. on September 8th, 1951 passed away on April 19th, 2020 at age 83. He worked on the Manitoulin and his last vessel the Arctic

Confrère Maurice Cardin qui s'est joint au SIU le 8 septembre 1951 est décédé le 19 avril 2020 à l'âge de 83 ans. Il a travaillé à bord du Manitoulin et de son dernier navire l'Arctic.

Michel Jomphe

Brother Michel Jomphe who joined the S.I.U. on December 1st, 2016 passed away on August 4th, 2020 at age 58. He worked with Coopérative de Transport Maritime et Aérien

Confrère Michel Jomphe qui s'est joint au SIU le 1 décembre 2016 est décédé le 4 août 2020 à l'âge de 58 ans. Il a travaillé avec le Coopérative de Transport Maritime et Aérien.

SIU 2020

REGISTRATION BOARDS
NOW VIEWABLE

TABLEAUX D'INSCRIPTION
DÉSORMAIS CONSULTABLES

CHECK YOUR EMAILS FOR
MORE INFORMATION ON SIU 2020



TUNNELMAN

ORDINARY SEAMAN

CHIEF ENGINEER

CHIEF MATE

DECKHAND

SECOND MATE

HEAD TUNNELMAN



STRONGER TOGETHER

ABLE BODIED SEAMAN

SECOND ENGINEER

CAPTAIN

SECOND COOK

CHIEF COOK

MUC

THIRD ENGINEER

THIRD MATE

ENGINE ROOM

