

THE IMPORTANCE OF CABOTAGE

THE GLOBAL FIGHT TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET

L'IMPORTANCE DU CABOTAGE: LA LUTTE MONDIALE POUR PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE



James Given, President

National Flag Shipping, or Canadian Cabotage, is a vital piece of the Canadian economy

Over the coming months, we will be partnering with some of our international allies to educate Members on the importance of cabotage not only in Canada, but around the world, with featured articles in this issue of *The Sailor*, and more to come in the future. With one of the largest coast lines in the world, combined with the Great Lakes and St Lawrence Seaway system, Canada should be a Maritime superpower. We hold our own, all due to strong, realistic and enforceable domestic Maritime Policy. The Canada Shipping Act states that all vessels operating between ports in Canada must be Canadian Flagged and Canadian crewed – a safeguard that positions Canada as independent, capable, reliable, but not protectionist. A piece of legislation that created thousands of jobs, adds billions to the Canadian economy, protects the environment and most importantly, guarantees a logistics chain to deliver goods all across the Country. We supply the concrete for bridges and buildings, we supply the salt for winter road hazards, we get the grain/wheat/fertilizer to markets. We deliver the fuel and oil that keeps Canadians warm in the winter and the jet fuel to keep planes flying. There is nothing the Canadian Maritime industry can't do and do well.

There are always those who would like to see the Canadian Flag removed from our vessels, Cabotage gone and replaced by Flag of Convenience vessels. The same vessels known to exploit crew, avoid taxes,

pollute the world's oceans and destroy domestic shipping around the globe. Those who would like to see the demise of the Canadian Flag use outdated and debunked information to try to sell their 'snake oil' to politicians. They make false claims of protectionism and rising costs. The real motives are tax avoidance, cheap exploited labour, skirting national standards on labour and the environment, lax safety regulations and non-existent enforcement.

Canada has a thriving national shipping sector consisting of hundreds of Canadian flag vessels crewed by Canadian workers. Canada, like so many other countries around the globe, has strong national shipping policies on Coasting Trade and acts as proof that these policies do not weaken supply chains, they strengthen them. Strong domestic shipping policy ensures security in the supply chain, provides confidence for shipowners operating under the national flag to invest in tonnage for the future and provides good-paying jobs to thousands of workers. The voices that unite against Cabotage do so only to benefit themselves, not Canadians.

Having Canadian flagged ships crewed by Canadian workers in Canadian waters secures supply chains and ensures the consistent, safe and timely delivery of goods and services to Canadians. Canada is a trade-dependent nation and if the past year and a half has proven anything, it is that taking ownership

of supply chains and ensuring there is a capability to import and export critical goods is an absolute necessity - leaving that to chance and in the hands of a foreign operator is of no benefit to Canada and creates a significant and dangerous risk to all Canadians.

Our Canadian Flagged Companies are committed to the Canadians they serve, as are SIU of Canada members. We take our role seriously in not only defending our flag, but making sure we are regarded among the best in our industry around the world. Cabotage is not new, and neither are the veiled actors trying to break Cabotage behind closed doors. Opposition to our Cabotage must be met with firm resistance every time it resurfaces.

The real heart of Cabotage in any country are the seafarers. The women and men who consistently turn up for months on end to deliver the goods. The workforce, who spend months away from home at personal sacrifice to make sure the world keeps turning. The Maritime Industry in Canada is more than just a job to our seafarers, it is a commitment to the Country and its citizens day after day, year after year. A commitment to never let them down, never fail to deliver and never fail to defend their industry from corporate greed and exploited labour.



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

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

Thorold
(Josh Sanders)
4 - 9 Pine Street North
Thorold, Ont. L2V 3Z9
Tél **905.227.5212**
Fax 905.227.0130
thorold@seafarers.ca

SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE
INSTITUT DE FORMATION
DES MARINS
70 St. David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tél **905.227.5212**
Fax 905.227.0130
sti-ifm@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

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

Vancouver
(Mike Lucarz)
201 - 267 West Esplanade, North
Vancouver, B.C.
V7M 1A5
Tél **604.687.6699**
Fax 604.687.6897
vancouver@seafarers.ca

SEAFARERS' MEDICAL PLAN
RÉGIME MÉDICAL DES MARINS
(Lyne Leblanc)
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél **514.931.7859 Ext 227**
Fax 514.931.3667
medical@seafarers.ca

Le transport sous pavillon national, aussi appelé cabotage canadien, est un élément vital de l'économie canadienne

Comptant l'une des plus grandes côtes au monde, combinée au réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Canada devrait être une superpuissance maritime. Nous gardons le cap malgré tout, et ce, grâce à une politique maritime nationale forte, réaliste et exécutoire. La Loi sur la marine marchande du Canada stipule que tous les navires exploités entre les ports du Canada doivent battre pavillon canadien et avoir un équipage canadien – une garantie qui positionne le Canada comme étant à la fois indépendant, capable et fiable, mais non protectionniste. Cette loi a permis de créer des milliers d'emplois, d'ajouter des milliards de dollars dans l'économie canadienne, de protéger l'environnement et, surtout, de garantir une chaîne logistique pour livrer des marchandises dans tout le pays. Nous fournissons le béton pour les ponts et les bâtiments, nous fournissons le sel pour les routes en hiver, nous acheminons le grain/le blé/l'engrais aux marchés. Nous livrons les carburants qui gardent les Canadiens au chaud en hiver et le carburéacteur qui fait voler les avions. Il n'y a rien que l'industrie maritime canadienne ne puisse faire, et bien faire.

Certains aimeraient voir le drapeau canadien retiré de nos navires et le cabotage disparaître et remplacé par des navires battant pavillon de complaisance. Ces mêmes navires connus pour exploiter les équipages, éviter l'impôt, polluer les océans et détruire la navigation intérieure dans le monde entier. Ceux qui aimeraient voir disparaître le drapeau canadien utilisent de l'information obsolète et trompeuse pour essayer de vendre leur salade aux politiciens. Ils font de fausses déclarations en matière de protectionnisme et de hausse des coûts. En réalité, leurs véritables motifs sont l'évasion fiscale, l'exploitation de main-d'œuvre bon marché, le contournement des normes nationales en matière de travail et d'environnement, le laxisme concernant les réglementations de sécurité et la non-application de la loi.

Le Canada a un secteur maritime national florissant composé de centaines de navires battant pavillon canadien dont l'équipage est composé de travailleurs canadiens. Le Canada, comme tant d'autres pays dans le monde, dispose d'excellentes politiques nationales de transport maritime sur le cabotage et est la preuve que ces politiques n'affaiblissent pas les chaînes d'approvisionnement,

mais qu'elles les renforcent au contraire. Une politique maritime nationale solide garantit la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, donne la confiance nécessaire aux armateurs opérant sous pavillon national pour investir dans le tonnage pour l'avenir et fournit des emplois bien rémunérés à des milliers de travailleurs. Les voix qui s'unissent contre le cabotage ne le font que pour elles-mêmes, pas pour les Canadiens.

Le fait d'avoir des navires battant pavillon canadien dont l'équipage est composé de travailleurs canadiens dans les eaux canadiennes sécurise les chaînes d'approvisionnement et garantit une livraison uniforme, sûre et rapide des biens et services aux Canadiens. Le Canada est un pays tributaire du commerce et si la dernière année et demie a prouvé quelque chose, c'est que s'approprier les chaînes d'approvisionnement et s'assurer d'être en mesure d'importer et d'exporter des biens essentiels représentent une nécessité absolue. En laissant cela au hasard et entre les mains d'un exploitant étranger ne profitent pas au Canada et créent un risque important et dangereux pour tous les Canadiens.

Nos sociétés sous pavillon canadien sont engagées envers les Canadiens qu'elles servent, tout comme les membres du SIMC. Nous prenons notre rôle au sérieux non seulement en défendant notre drapeau, mais en nous assurant que nous sommes considérés parmi les meilleurs de notre industrie aux quatre coins du monde. Le cabotage n'est pas nouveau, et les acteurs voilés qui tentent d'y mettre fin à huis clos non plus. L'opposition à notre cabotage doit se heurter à une ferme résistance chaque fois qu'elle refait surface.

L'âme du cabotage dans n'importe quel pays, ce sont les marins. Les femmes et les hommes qui travaillent pendant des mois pour livrer la marchandise. La main-d'œuvre, qui passe des mois loin de chez elle à faire des sacrifices pour s'assurer que le monde continue de tourner. L'industrie maritime du Canada représente bien plus qu'un simple travail pour nos marins, c'est un engagement envers leur pays et leurs concitoyens jour après jour, année après année. Un engagement à ne jamais les laisser tomber, à ne jamais manquer leurs livraisons et à ne jamais manquer de défendre leur industrie contre la cupidité des entreprises et la main-d'œuvre exploitée.



CSL Thunder Bay - Iroquois Locks

Patrice Caron, Vice-président exécutif

Négociations

Les négociations de CSL se sont terminées sur une note positive avec une entente de principe qui, une fois soumise au vote, a été largement ratifiée. Le comité de négociation formé de sept membres du SIMC, ainsi que du président et vice-président directeur du Syndicat, aura eu un poids important à la réussite d'un retour à un équilibre ou les membres du SIMC se sont donné les moyens et les droits à des emplois plus intéressants, qui offriront davantage de congé et de souplesses sur une convention collective de cinq ans. Pour plusieurs raisons, négocier n'est jamais simple, donc nous remercions ces membres pour leur entière collaboration, leur patience et leur volonté afin d'en venir à une bonne entente.

Sur la côte Est, nous sommes toujours en conciliation avec la compagnie COGEMA. Une

concession demandée par l'employeur est simplement inacceptable, même s'il est vrai que le navire fait présentement moins de voyage qu'à l'habitude, ce qui n'est pas la faute des employés. Ce n'est pas aux salariés à payer pour une période creuse occasionnée par moins de transport ferroviaire. Ce navire, qui appartient au CN, a plus de 40 ans et nécessite un entretien minutieux et continu. Même si l'employeur reconnaît que nos membres entretiennent le navire à l'année et font un excellent travail, cette compagnie veut retirer la notion de temps supplémentaire lorsque nos gens font plus de 40 heures. Le Syndicat juge ces demandes totalement inappropriées. Un vote de grève tenu récemment nous a donné un mandat clair que nous utiliserons au moment opportun.

Nos négociateurs sont vigilants face aux offres

patronales quant aux augmentations salariales et/ou tout autres bénéfiques. En effet, l'économie canadienne semble bien portante et plusieurs indices nous démontrent que des augmentations, autant des taux d'intérêt que du coût de la vie, pourrait atteindre les travailleurs avant la fin 2022. La Banque du Canada a annoncé qu'elle prévoit revoir à la hausse son taux directeur d'ici 2022. Nous avons tous constaté la montée fulgurante du prix du bois d'œuvre; il semble que ce ne soit que le prélude d'une vague d'augmentation des prix à la consommation en général. Nous devons suivre cette courbe pour nous assurer que nos membres conservent leurs capacités d'achat. Avec des augmentations salariales intéressantes et protégées contre les augmentations du coût de la vie, nos membres participent à l'économie canadienne et peuvent se préparer une bonne retraite.

Fonds de pension et Régime médical

Le fonds de pension du SIMC va bien dans son ensemble. Manuvie présente des résultats intéressants où chaque membre peut, individuellement, accéder à son compte et y faire les changements selon son endurance au risque ou, plutôt, une tranquillité d'esprit. Leurs représentants avaient préparé des rencontres avec nos membres directement à bord des navires. Malheureusement, la pandémie a empêché la tenue de telles rencontres. Après plusieurs discussions avec celle-ci, nous sommes à prévoir ces rencontres à bord vers le début 2022 où tout sera enfin de retour à la normale. Entre temps, si vous avez des questions relatives à votre fonds de pension chez Manuvie, n'hésitez pas à communiquer directement avec Manuvie.

Dans les années à venir, le Régime médical des marins sera revu afin d'examiner la possibilité d'augmenter certains bénéfices offerts par le Régime. Nous devons ouvrir un dialogue franc avec les employeurs qui y contribuent, car sans un apport financier important, aucun changement ne pourra voir le jour. Plusieurs Membres nous en ont fait part et y voit dorénavant un enjeu prioritaire à leurs négociations. Comme celui-ci est un régime dont les contributions proviennent des employeurs dans son entièreté, ceux-ci seront sollicités, car une contribution adéquate équivaut à un bon régime médical pour l'ensemble de leurs travailleurs, nos membres.

Les membres âgés de 71 ans et plus qui désirent demeurer au travail sont plus nombreux qu'avant. Ceci va en lien direct avec une meilleure santé de nos membres actifs et une espérance de vie à la hausse. Il est important pour nos membres plus âgés de savoir qu'à partir de leur 71e anniversaire de naissance, les employeurs doivent cesser de cotiser au régime de retraite en leur nom. Il s'agit d'une loi du gouvernement. Le Syndicat, lors de négociation collective, demande aux employeurs de rendre la cotisation qu'ils n'ont plus à verser sous une autre forme. Certains employeurs ont déjà signifié leurs intentions à soutenir ces travailleurs plus expérimentés.

Assises Maritime et CSMOIM

Le gouvernement du Québec utilise dorénavant une nouvelle approche pour sa rencontre annuelle maritime, nommée auparavant la journée mari-time du Québec, celle-ci sera dorénavant présentée sous l'appellation Assises Maritime. Cette année, l'évènement avait eu lieu le 28 mai.

Plusieurs thèmes étaient à l'honneur durant cette journée où des intervenants de tous les milieux maritimes professionnels s'étaient donné rendez-vous pour s'exprimer sur les enjeux et solutions proposées. Plusieurs politiciens et ministres y assistaient, ce qui nous a donné une excellente visibilité.

Cette année, le CSMOIM (Comité sectoriel de la main d'œuvre et de l'industrie maritime) a planché sur deux axes, soit la formation continue et la relève, deux dossiers chers aux marins. Étaient présents lors de cette rencontre Serge Auclair du Port de Montréal et Patrice Caron du Syndicat international des marins, tous deux coprésident du CSMOIM, ainsi que Serge Leguelec de Transport Desgagnés et Mélanie Leblanc, directrice de L'IMQ. Les présentations proposées étaient sans équivoque sur les besoins de recrutement et de formation continue.

Nous avons rappelé au gouvernement que le DEP en matelotage fonctionnait à plein régime et que la suite logique serait d'offrir de la formation continue à tous ceux et celles qui veulent prendre du galon. La preuve a été faite quant au bien-fondé de tels programmes. Nous avons, par le passé, vu plusieurs de nos membres monter en grade grâce à leur persévérance et à l'aide gouvernemental. Il faut reprendre cette formule gagnante immédiatement.

Le SIMC a également reçu l'enveloppe d'Emploi Québec, octroyé chaque année via le CSMOIM aux entreprises et aux syndicats du Québec, qui l'utilisent pour aider leurs membres à obtenir de la formation nécessaire pour conserver leurs acquis. Cette année (les années budgétaires débutent toujours le premier avril), nous avons reçu la somme de \$30,317.

Pour obtenir une formation financée, veuillez envoyer un courriel à Marie-Josée Sinclair à mj.sinclair@seafarers.ca. N'oubliez pas que pour être admissible à une aide gouvernementale, vous devez être citoyen et résident de la province de Québec et être prestataire de la formation.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Michael Beaulieu, Kevin Stewart, Trevor Lewis, José Perez (Maria Desgagnés)

ILO

À l'international, j'ai eu la chance de participer à deux rencontres à l'Organisation internationale du Travail (OIT/ILO UN) en tant que représentant des gens de mer. Ces rencontres ont porté sur la MLC2006 et sur les salaires des marins. Vous trouverez des informations complémentaires dans l'article de notre représentant gouvernemental, Chris Given.

Negotiations

The CSL negotiations ended on a positive note with the ratification of a tentative agreement by a large majority vote. The seven-member SIU Negotiating Committee, as well as the Union's President and Executive Vice-President, played a significant role in restoring a balance, with SIU members having greater access and rights to better jobs, more time off and more flexibility through a five-year collective bargaining agreement. Negotiation is never an easy process for many reasons. Therefore, we thank these members for their full cooperation, patience, and willingness to reach a good agreement.

On the East Coast, we are still in conciliation with COGEMA. We deem a concession requested by the employer to be unacceptable; even if the ship is currently making fewer trips than usual – which is in no way the fault of the employees – it's not up to the employees to pay for an off-peak period caused by less rail transport. This CN-owned vessel is over 40 years old and requires meticulous and continuous maintenance. Even if the employer recognizes that our

members maintain the ship year-round and do an excellent job, the company wants to abolish overtime when members work over than 40 hours. The Union believes these demands are totally inappropriate. A recent strike vote gave us a clear mandate that we will use when the time is right.

Our negotiators are vigilant about employer offers of wage increases and/or other benefits, as the Canadian economy appears to be in good shape, and there are many indications that increases in both interest rates and the cost of living could affect workers before the end of 2022. The Bank of Canada has announced that it plans to raise its benchmark interest rate by 2022. We have all seen the dramatic rise in the price of lumber. Such increases could be the prelude to a wave of rising consumer prices. We'll have to track this curve to ensure that our members maintain their purchasing power. With attractive wage increases and protection against cost-of-living increases, our members can participate in the Canadian economy and prepare for a good retirement.

Pension Fund and Medical Plan

The SIU pension fund is doing well overall. Manulife reports interesting results, and each member can access their account and make changes according to their risk tolerance or need for peace of mind. Manulife representatives had scheduled meetings with our members directly on board the ships; unfortunately, the pandemic prevented such meetings from taking place. After several discussions with them, we're planning to have these on-board meetings by early 2022 when things will hopefully be back to normal. In the meantime, if you have any questions regarding your Manulife pension plan, don't hesitate to contact Manulife directly.

In the coming years, the Seafarers' Medical Plan will be reviewed to possibly increase certain Plan benefits. We'll need to engage in a frank and open dialogue with the employers who contribute to it because without significant financial input, no change will be possible. As the Plan is wholly funded by contributions from the employers, we'll solicit them, as an adequate contribution is equivalent to a solid medical plan for all their workers, our members.

More and more members who are 71 years of age and over want to keep working. This trend is directly related to the better health of our active members and increasing life expectancy. It is important for our older members to know that as of their 71st birthday, employers must stop contributing to the pension plan on their behalf under government law. During collective bargaining, the Union is asking employers to remit the contribution they no longer need to make in another form. Some employers have already indicated their intention to support these more experienced workers.

Assises Maritime and Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM)

The Quebec government changed the name of its annual maritime meeting from Journée maritime Québécoise to Assises Québécoises du Secteur Maritime. This year's event was held on May 28, 2021.

Many themes were in the spotlight during this day-long event where speakers from all professional maritime circles met to discuss issues and propose solutions. Several politicians and ministers attended, which offered us excellent visibility.

This year, the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM) focused on two issues important to seafarers: continuous training and the next generation of workers. Serge Auclair of the Port of Montreal and Patrice Caron of the Seafarers' International Union of Canada, both co-chairs of the CSMOIM, and Serge Leguelec of Transport Desgagnés and Mélanie Leblanc, Director of the IMQ attended this meeting. The presentations were unequivocal regarding the need for recruitment and continuing education. We reminded the government that the DVS in seamanship was working at full capacity and that the logical next step would be to offer continuing education to all those who want to improve their skills.

The SIU also received its yearly budget envelope from Emploi Québec, granted via the CSMOIM to Quebec companies and unions that draw on it to help their members obtain the training they need to maintain their skills. This year (the budget year always begins April 1st), we received \$30,317.

To access funded training, please email Marie-Josée Sinclair at mj.sinclair@seafarers.ca. Remember that to be eligible for government assistance, you must be a citizen and resident of the province of Quebec and be receiving EI at the time of the training.

ILO

Internationally, I had the chance to participate in two meetings at the International Labour Organisation (ILO UN) as a seafarers' representative. These meetings focused on the

MLC2006 and on seafarers' wages. For more information on this topic, I refer you to the article written by Chris Given, our government representative.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Michel Simonnet, Philippe Déry, Roger Sumayo, Christian Savard (Argentia Desgagnés)

Josh Sanders, Vice-President Great Lakes and West Coast / Vice-président, Grands Lacs and Côte Ouest

THOROLD OFFICE / BUREAU DE THOROLD

The 2021 season is well underway, and we have seen progress in many areas

COVID-19 is still an ongoing concern and we must remain vigilant in our efforts to combat the virus in all areas of our lives in order to protect our Brothers and Sisters onboard and at home. Vaccinations are well underway across the country, reducing the potential risk overall, however the risk to our Members is still present and dangerous.

We have made progress in crews' onboard vessels being vaccinated with their first dose in Quebec City, Havre St. Pierre, some American ports, and also with crews being able to attend clinics in the Niagara Region while transiting the Welland Canal.

There are still challenges ahead, such as getting Ontario Provincial Government approval for "Vaccination Hubs" to be created in the Welland canal or other Ontario Ports and have Nurses board the vessels to administer vaccines. We are currently in discussions with the various companies to address the issue of Members who have already received their first dose prior to joining now requiring a second dose of a particular vaccine within a specific timeframe, or where members are now joining as relief's we must assess their needs and requirements as well.

Until we receive provincial government approval,

vessels where crew cannot go ashore due to safe minimum manning levels during transit must wait until their STO for their opportunity, further delaying the process.

It is important to understand that the first dose of vaccinations (depending on which one you receive) can be anywhere from 50%-80% effective and can take on average 21 days to take effect. It is also of note that a vaccinated person can still contract COVID-19, although serious symptoms are significantly reduced, and may even be able to transmit the virus according to recent PHAC guidance. With this in mind, we must maintain our face covering policies for the foreseeable future. Unfortunately, we are not at the stage where we can return to life as we had known pre-COVID. We are optimistic those days are coming soon and the SIU is working hard to do what needs to be done to see that happen.

The SIU COVID-19 Task force is continuing to monitor all recent developments in scientific research as well as public health guidance/ recommendations in order to ensure our members' interests are well represented in company policies in this ongoing and evolving situation.

We would like to remind everyone that with

crew changes occurring during the summer season there may be some delays in order to avoid changing in an American port due to COVID concerns. If you anticipate a delay due to company in action or other possible reasons for delays such as port priority/ anchorage or inclement weather please notify us as soon as you can before the possible delay so that we can take action and explore alternatives to make sure the company has you depart on time.

We would also like to take this opportunity to remind Members that if an issue occurs aboard a vessel, we need to be made aware of the situation immediately. You are obligated to go through the chain of command onboard and please discuss the situation with your delegate but we must be made aware of the issue so that we can assist and advise on how to proceed, while also observing the timelines related to grievances in the relative CBA. If there is a letter of discipline issued onboard the company offices may not be made aware right away, or the company may not notify your Union in a timely fashion.

In order to avoid complications in resolving these issues please make sure your delegate and a Union official are informed and provided copies of all relevant material quickly.

Negotiations

SEASPAN

We have been negotiating with Seaspan Ferries on the renewal of our Collective Bargaining Agreement since January 27th, 2021. We are very close to finalizing a tentative agreement for our Members and should be proceeding with the online vote within a week or two of the time this article was written.

Seaspan is scheduled to receive two new LNG powered vessels in the fall of 2021. This will mean more opportunities for our Members currently employed by the company and also for members on the West Coast looking for work. The company has also recently been experimenting with Biodiesel as an alternative fuel source. They have been performing studies with technicians from the University of British

Columbia to determine the emissions produced by using this fuel and how the fuel effects their engine components.

ICS Petroleum

We have held our committee meetings with Members employed by ICS Petroleum and we are well underway in our preparations to begin bargaining with the company. We are arranging dates now with all those that will be involved in the process.

Frazer River Pile and Dredge

We have given FRPD official notice to bargain and have received proposals from the membership. We have also held online virtual meetings to discuss those proposals and had members volunteer to be on the negotiation committee. We are making preparations to begin our discussions and will be meeting with the committee soon to establish priorities and fine tune our strategies. We will also be setting dates with the company to begin bargaining and move forward during the next few months.

ORSI

We are happy to inform you that ORSI has been awarded a three-year agreement with the Government of North West Territories Marine Transportation Services. We have provided the company with our notice to begin bargaining and we have created a negotiating committee of the volunteers employed by ORSI. We have met with the committee and reviewed all proposals submitted by the Membership. We anticipate we will be able to begin bargaining with the company very soon. Based on the proposals submitted by our Members, we believe the demands are reasonable and we look forward to securing terms our Members can rely on over the three years ORSI will be operating in the North West Territories.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Travis Patterson and Denver Villegas (NACC Quebec)

General update**Owen Sound
Transportation Services**

OSTC has been greatly impacted by the restrictions in place due to COVID-19. Last season they had to reduce their passenger capacities aboard the MS Chi Cheemaun in order to provide adequate social distancing.

This year, as had been done last year, the SIU agreed to a proposal from the company to temporarily amend the hours of work outlined in the CBA during COVID. This amendment reduced the work week and increased the hours per day while still ensuring all members received the same hours of work in the agreement. This also made it possible for the company to have the summer help return for the season.

This spring with the Ontario provincial stay at home orders in effect it was decided by the Ministry of Transportation to delay the opening of the ferry service operating season. The company avoided lay offs and ensured members could continue to work during the delay by performing maintenance and other tasks that are typically difficult during operations.

**Algoma Central
Corporation**

We are happy to inform you that ACC will be adding another Equinox class vessel to the Dry Bulk fleet this season. The Captain Henry Jackman is currently expected to enter service on June 25th.

The vessel is a bulk carrier with a length of 225.55M and breadth of 24M and a gross tonnage of 24,400. We are very excited to see Algoma's fleet renewal efforts providing more opportunities for our Members on the Great Lakes

Canada Steamship Lines

We are again happy to inform you that CSL will be adding an additional vessel to the Self-Unloading fleet. Currently named the "M/V Nukumi" the new class of self-unloader had recently been launched on May 20th at the Chengxi Shipyard in China. This vessel will service Eastern Canada for CSL's client Windsor Salt delivering bulk de-icing salt. The vessel will potentially be renamed when she arrives in Canada during the spring of 2022. We are always delighted to see SIU crewed companies modernizing their fleets and providing additional possibilities for our Brothers and Sisters.

**La saison 2021 est bien entamée et nous
avons observé des progrès dans de
nombreux domaines**

La COVID-19 demeure une préoccupation constante, et nous devons rester vigilants dans nos efforts pour lutter contre ce virus dans toutes les sphères de notre vie afin de protéger nos confrères et consœurs à bord des navires ainsi qu'à la maison. La vaccination avance bien dans tout le pays, réduisant ainsi le risque potentiel dans l'ensemble de la population. Cependant, le risque pour nos membres est toujours présent et dangereux.

Nous avons fait des progrès relativement à la vaccination des équipages à bord des navires, leur première dose leur ayant été administrée à Québec, à Havre Saint-Pierre et dans certains ports américains. Les équipages ont aussi la possibilité de se rendre dans des cliniques de vaccination dans la région de Niagara lorsqu'elles transitent par le canal Welland.

Il reste toutefois encore des défis à relever. Il nous faut notamment obtenir l'approbation du gouvernement provincial de l'Ontario pour la création de « centres de vaccination » dans le canal Welland ou dans d'autres ports ontariens et pour faire monter du personnel infirmier à bord des navires afin d'administrer les vaccins. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les différentes entreprises pour résoudre le problème des membres qui ont déjà reçu leur première dose avant de se joindre au syndicat et qui ont désormais besoin d'une deuxième dose d'un vaccin en particulier dans un délai spécifique. De plus, nous devons également évaluer les besoins et les exigences des membres qui se joignent à nous en tant que relève.

Jusqu'à ce que nous recevions l'approbation du gouvernement provincial, les navires dont l'équipage ne peut pas débarquer en raison des niveaux d'effectif minimum sécuritaires pendant le transit doivent attendre d'obtenir leur congé prévu, ce qui retarde davantage le processus.

Il est important de comprendre que la première dose de vaccin (selon celle que vous recevez) peut être efficace entre 50 % et 80 % et peut prendre en moyenne 21 jours pour faire effet. Selon les récentes données de l'ASPC, une personne vaccinée peut toujours contracter la COVID-19, bien que les symptômes graves soient considérablement réduits, et pourrait même transmettre le virus. Dans cet esprit, nous devons maintenir nos politiques de couverture du visage dans un avenir prévisible. Malheureusement, nous ne sommes pas encore rendus au stade où nous pouvons reprendre notre vie comme avant la pandémie. Nous sommes toutefois confiants que cela arrivera bientôt, et le SIMC travaille dur pour faire le nécessaire pour que cela se produise.

Le groupe de travail sur la COVID-19 du SIMC continue de suivre de près tous les développements récents dans la recherche scientifique ainsi que les orientations/recommandations de la santé publique afin de s'assurer que les intérêts de nos membres sont bien représentés

dans les politiques tout au long de cette situation en constante évolution.

Nous tenons à rappeler à tous que les changements d'équipage pendant la saison estivale pourraient entraîner des retards, car nous voulons éviter d'effectuer ces changements dans un port américain en raison de la COVID-19. Si vous prévoyez un retard dû à l'action de votre entreprise ou à d'autres raisons, telles que la priorité au port/l'ancrage ou des conditions météorologiques, veuillez nous en informer dès que possible pour que nous puissions prendre les mesures nécessaires et trouver des solutions de rechange pour assurer que l'entreprise vous fasse partir à l'heure.

Nous aimerions également saisir cette occasion pour rappeler aux membres que si un problème survient à bord d'un navire, nous devons en être immédiatement informés. Vous êtes obligé de passer par la chaîne de commandement à bord et de discuter de la situation avec votre délégué, mais nous devons être mis au courant du problème pour pouvoir vous aider et vous conseiller sur la façon de procéder, tout en respectant les délais liés aux griefs dans la convention collective applicable. Si une lettre de sanction est émise à bord, les bureaux de l'entreprise pourraient ne pas être mis au courant immédiatement ou encore, l'entreprise pourrait ne pas informer votre syndicat en temps opportun.

Afin d'éviter des complications dans la résolution de ces problèmes, veuillez vous assurer que votre délégué ainsi qu'un responsable syndical sont informés et reçoivent rapidement des copies de tous les documents pertinents.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS

Argentia Desgagnés - Iroquois Locks

Josh Sanders, Vice-président, Grands Lacs and Côte Ouest / Vice-President Great Lakes and West Coast

BUREAU DE THOROLD / THOROLD OFFICE

Négociations

SEASPAN

Nous négocions avec Seaspans Ferries concernant le renouvellement de notre convention collective depuis le 27 janvier 2021. Nous sommes sur le point de finaliser une entente de principe pour nos membres et devrions procéder au vote en ligne d'ici une semaine ou deux suivant la rédaction de cet article.

Seaspans devrait recevoir deux nouveaux navires alimentés au GNL à l'automne 2021. Cela donnera davantage d'occasions à nos membres actuellement employés par l'entreprise ainsi qu'aux membres de la côte ouest à la recherche d'un emploi. La société a également récemment expérimenté le biodiesel comme source de carburant alternative. Des études ont été menées avec des techniciens de l'Université de la Colombie-Britannique pour déterminer les émissions produites par l'utilisation de ce carburant et comment le carburant affecte les composants des moteurs.

ICS Petroleum

Nous avons tenu nos réunions de comité avec des membres employés par ICS Petroleum, et nous sommes bien avancés dans nos préparatifs pour commencer à négocier avec l'entreprise. Nous planifions maintenant des dates avec toutes les personnes qui seront impliquées dans le processus.

Frazer River Pile and Dredge

Nous avons remis à FRPD un avis officiel pour entamer les négociations et avons reçu des propositions des membres. Nous avons également organisé des réunions virtuelles en ligne pour discuter de ces propositions, et des membres se sont portés volontaires pour siéger au comité de négociation. Nous nous préparons à entamer nos discussions et nous rencontrerons bientôt le comité pour établir les priorités et peaufiner nos stratégies. Nous fixerons également des dates avec l'entreprise pour commencer les négociations et aller de l'avant au cours des prochains mois.

ORSI

Nous sommes heureux de vous informer qu'ORSI a signé une entente de trois ans avec les services de transport maritime du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Nous avons remis à l'entreprise un avis pour entamer les négociations et avons créé un comité de négociation composé de bénévoles employés par ORSI. Nous avons rencontré le comité et examiné toutes les propositions soumises par les membres. Nous prévoyons que nous serons en mesure de commencer à négocier avec ORSI très bientôt. Sur la base des propositions soumises par nos membres, nous pensons que les demandes sont raisonnables et sommes impatients d'obtenir les conditions sur lesquelles nos membres pourront compter au cours des trois années pendant lesquelles ORSI opérera dans les Territoires du Nord-Ouest.

Mise à jour générale

Owen Sound Transportation Services

OSTC a été grandement touchée par les restrictions en place en raison de la COVID-19. La saison dernière, l'entreprise a dû réduire ses capacités de passagers à bord du MS Chi Cheemaun afin d'assurer une distanciation sociale adéquate.

Cette année, comme cela avait été fait l'année dernière, le SIMC a accepté la proposition de l'entreprise de modifier temporairement les heures de travail décrites dans la convention collective pendant la pandémie de COVID 19. Cet amendement vise à réduire la semaine de travail et à augmenter le nombre d'heures par jour tout en garantissant que tous les membres fassent le même nombre d'heures de travail. Cela a également permis à l'entreprise de faire revenir de l'aide pour la saison estivale.

Ce printemps, en raison du confinement en vigueur en Ontario, le ministère des Transports a décidé de retarder l'ouverture de la saison d'exploitation du service de traversier. L'entreprise a ainsi évité les licenciements et a veillé à ce que les membres puissent néanmoins continuer de travailler pendant le retard en effectuant des tâches de maintenance et d'autres tâches qui sont généralement difficiles à faire lorsque les traversiers sont en opération.

Algoma Central Corporation

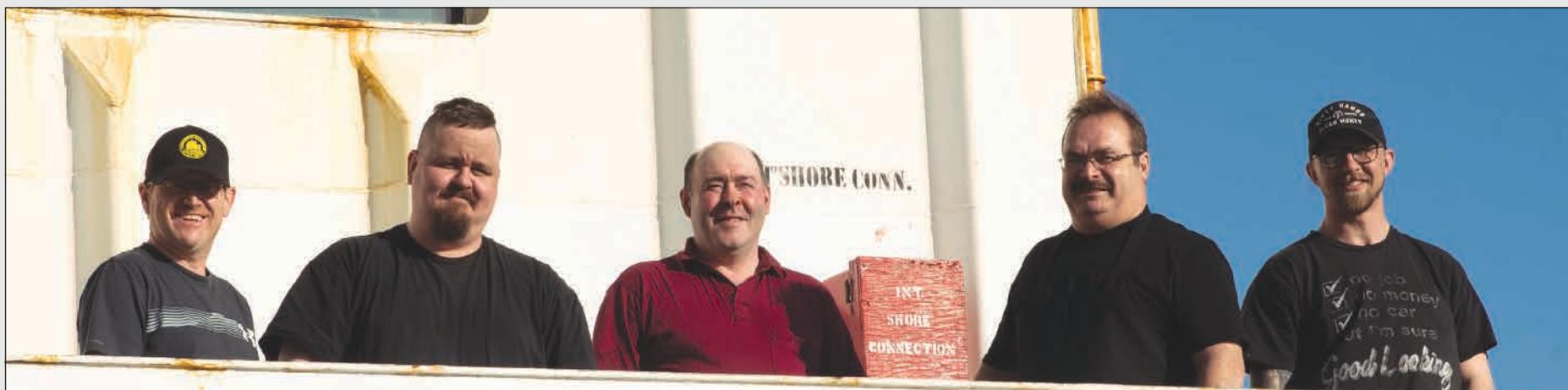
Nous sommes heureux de vous informer que l'ACC ajoutera un autre navire de classe Equinox à sa flotte de vrac sec cette saison. Le Capitaine Henry Jackman devrait entrer en service le 25 juin prochain.

Il s'agit d'un vraquier d'une longueur de 225,55 m et d'une largeur de 24 m ayant une jauge brute de 24 400. Nous sommes très heureux de voir les efforts de renouvellement de la flotte d'Algoma offrir plus d'occasions à nos membres sur les Grands Lacs.

Canada Steamship Lines

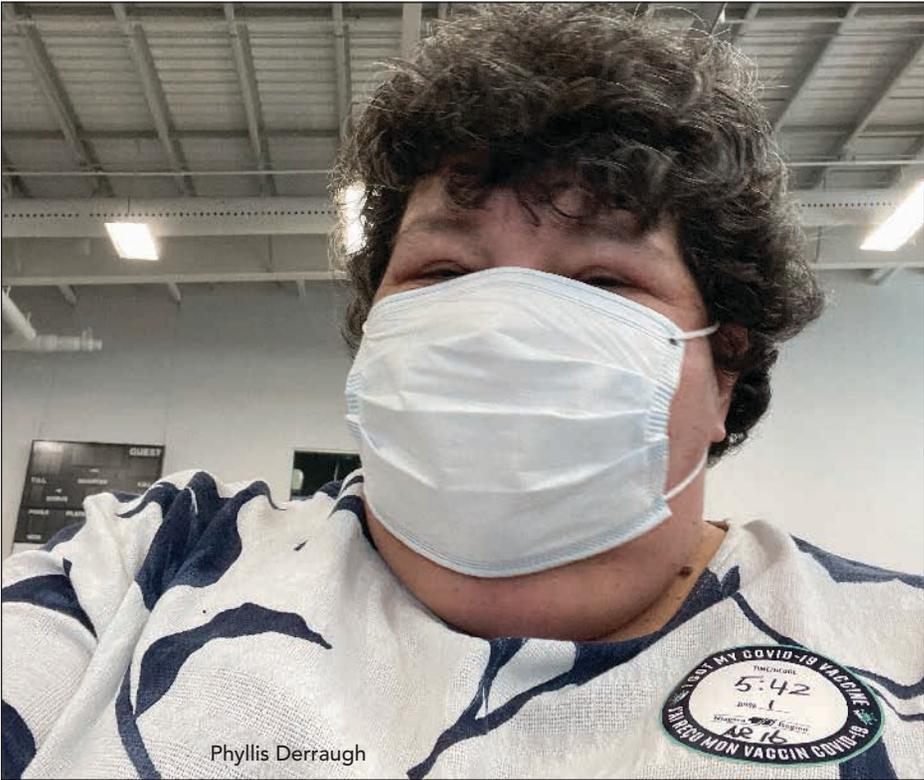
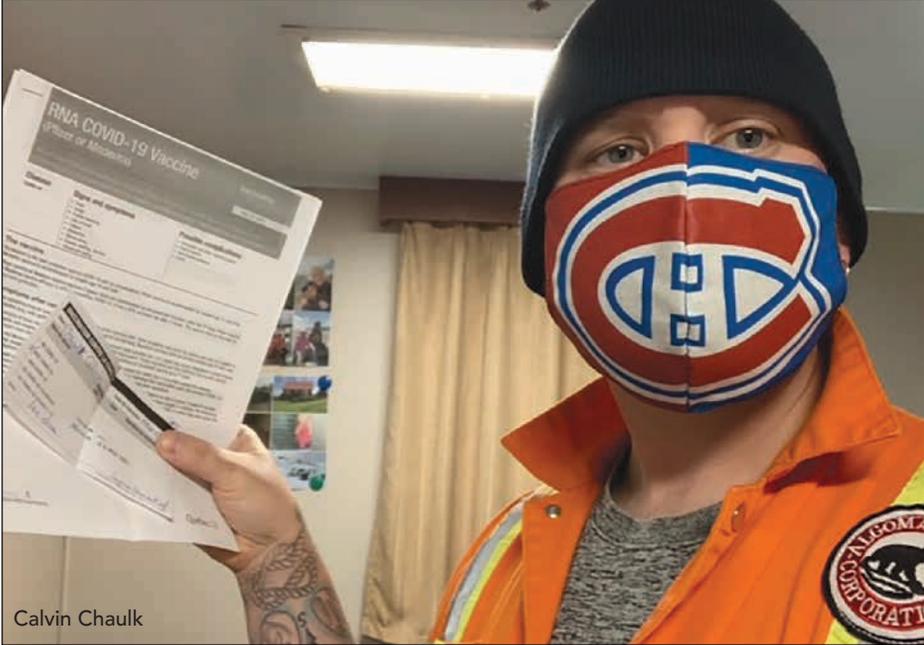
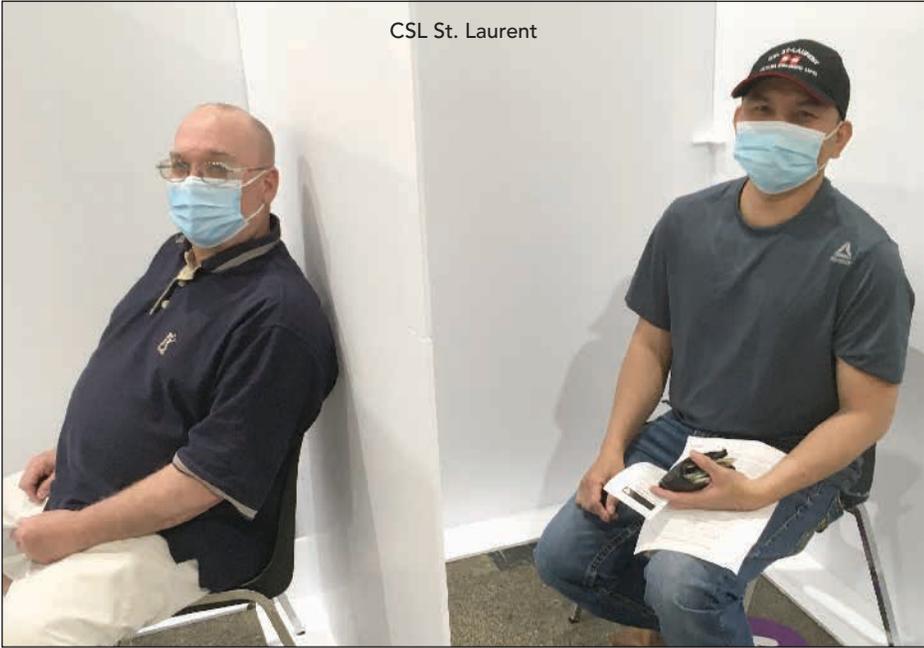
Une fois de plus, nous sommes heureux de vous informer que CSL ajoutera un navire à sa flotte d'auto-déchargement. Actuellement baptisé « M/V Nukumi », la nouvelle classe d'auto-déchargeurs a été lancée le 20 mai dernier au chantier naval de Chengxi, en Chine. Ce navire desservira l'Est du Canada pour le client de CSL, Sel Windsor, livrant du sel de déglace en vrac. Celui-ci sera potentiellement rebaptisé à son arrivée au Canada, prévue au printemps 2022. Nous sommes toujours ravis de voir les entreprises comptant des équipages du SIMC moderniser leurs flottes et offrir des possibilités supplémentaires à nos confrères et consœurs.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Jason Smith, Gabriel Merizzi-Lavoie, Jerry Mallery, Rocco Leone, Shane Vautier (Sarah Desgagné)

SIU Members Receiving their COVID-19 Vaccine



Charles Aubry, Vice-President, St. Lawrence and East Coast | Vice-président, St-Laurent et Côte-Est

Océan

Montréal Tugs - After several months of negotiation and faced with the absence of a satisfactory monetary offer, the Members expressed themselves on a strike vote for all employees of Ocean Remorquage Montreal Inc. A federal government conciliator was appointed to the file and the conciliation will begin in June. The demands being reasonable and in-line with what is ratified elsewhere, we are confident that the parties will come to a satisfactory and winning agreement for our Members and for the Company.

Québec Tugs - It is with great satisfaction that we achieved the ratification of a new agreement with Océan Remorquage Québec Inc. As the preventive mediation process came to an end, the Union then requested conciliation. Our mandate, besides of course the salary increases, was to obtain a stable schedule for the dockside sailors, which has been achieved. The agreement that protects our Members until 2026 includes interesting salary increases with recognition of seniority, which is also secured by an overtime distribution charter integrated into the Collective Agreement. I take this opportunity to thank the Members for their trust and the negotiating committee including Alain Boucher, Eric St-Pierre and Xavier Wallon for their valuable help throughout the process.

Océan Remorquage

Montréal - Après plusieurs mois de négociation et devant l'absence d'une offre monétaire satisfaisante, les Membres se sont exprimés sur un vote de grève pour tous les employés d'Océan Remorquage Montréal Inc. Un conciliateur du gouvernement Fédéral a été nommé au dossier et la conciliation débutera en juin. Les demandes étant raisonnable et fidèles à ce qui se ratifie ailleurs nous sommes confiants que les parties en viendront à une entente satisfaisante et gagnante pour nos Membres et pour la Compagnie.

Québec - C'est avec une grande satisfaction que nous avons reçu la ratification d'une nouvelle entente avec Océan Remorquage Québec Inc. Le processus de médiation préventive ayant pris fin, le Syndicat avait alors demandé la conciliation. Notre mandat, outre bien sûr des majorations salariales, était d'obtenir un horaire stable pour les matelots de quai; ce qui a été atteint. L'entente qui protège nos Membres jusqu'en 2026 comporte d'intéressantes augmentations de salaire avec une reconnaissance de l'ancienneté, laquelle se voit aussi sécurisée par une charte de répartition intégrée à la Convention collective. J'en profite pour remercier les Membres pour leur confiance et le comité de négociation incluant Alain Boucher, Eric St-Pierre et Xavier Wallon pour leur précieuse aide tout au long du processus.



Océan Non-Marine

Réparations Navales et Industrielles (RNI) - Having obtained a clear mandate from Members at a general assembly held last March, the negotiation sessions began the next day. The Union's mandate is clear, with salary increases reflecting a catch-up. The normative requests having been dealt with in the first meetings, we are ready for the monetary discussions, but it seems that the Company is not in a position to divulge its mandate so that the conversations continue. This situation is not without causing frustration on the part of the Members of the SIU, who see the negotiations at a standstill as long as the employer spokespersons do not have approval to increase wages. The Union was ready for these negotiations and

Océan Non-Maritime

Réparations Navales et Industrielles (RNI) - Ayant obtenu un mandat clair des Membres lors d'une assemblée générale tenue en mars dernier, les séances de négociation ont débutées dès le lendemain. Le mandat du Syndicat est clair, des majorations salariales reflétant un rattrapage. Les demandes normatives ayant été traitées dans les premières rencontres nous sommes prêt pour le monétaire mais il semble que la Compagnie n'est pas en mesure de divulguer son mandat afin que les discussions se poursuivent. Cette situation n'est pas sans provoquer une frustration de la part des Membres du SIU qui voient les négociations au point mort tant et aussi longtemps que les porte-paroles patronaux n'auront pas une enveloppe pour majorer les salaires. Le Syndicat était prêt pour ces

Charles Aubry, Vice-président, St-Laurent et Côte-Est | Vice-President, St. Lawrence and East Coast

we still are; Members can be confident that we are taking the necessary steps to get the parties back to their seats with concrete action from the Company at the table.

Industries - It is always with great pleasure that I go to the Isle-aux-Coudres shipyard. During my most recent visit, I saw the progress of the construction of the first of the four tugs that will be delivered to the Canadian Army. The hull of this first tug is in place and the two Z-drives will be fixed shortly. The installation of the piping is started and as soon as the engines are placed, the accommodations will be attached to the bridge. The main steel is done and the tug will come out of the shop in the fall so our Members can finish building on the blocks outside so the second tug can be started inside. In order to exit the tug, it will first be necessary to complete the modernization of the Ferry Joseph Savard. This one will need a solid facelift. We are talking about an enlargement of the passenger space, a replacement of the main engine and the bow thrusters.

Coastal Shipping Ltd. - The votes on the tentative agreement reached between the Union and the Company are now closed and it is with pride that we can announce the ratification of the two Collective agreements covering the licensed and unlicensed employees at Coastal shipping Inc. Negotiations have not been easy because the Union had to file for conciliation for these two accreditation units. Not having been able to reduce the time spent on board, substantial compensation will henceforth be granted to any seafarer still on board beyond the time provided for in the Collective Agreement. The new contract also provides for salary increases protecting our Members against inflation and we have more than doubled the company's contribution to the Members' pension plan. We are confident that the Company, with this new agreement, will be able to prosper and keep our Canadian sailors on board in winter when the fleet changes flags and sails internationally. I take this opportunity to thank the negotiation committees made up of: David Hulan, Aaron Kelly, Geoffrey Oliver, Dale King and Gerald MacPherson.

Rigel Shipping Canada Inc. - We went to the vote with the employees working on the oil tankers managed by Rigel. The result is unequivocal; it is a massive rejection of the employer's offer. The Company informs us that this was a final offer and that there is no need to sit down again. The Union, including the Members employed by the Company understand that we already have very good conditions with an administration for which the well-being of its employees is paramount, but are not prepared to accept an offer where the salary increases are not at the expected level. It will be important for the Company to understand that one way or another, it will be necessary to meet again in order to explore possible solutions that will allow both parties to find a gain. Relations between SIU and Rigel have always been good and we hope they will remain so.

Desgagnés Petro Inc. - The last ratification of the Collective Agreement gave the Union, in a letter of understanding, the opportunity to discuss the reinstatement of second cooks on the tanker fleet. This period is fast approaching and we will be asking affected Members to send us their impressions of the last two years without a second cook on the majority of the Company's ships. Each voice is important and it will be very useful for us to receive the comments in order to be well referred when the time comes to sit down with the employers. We are therefore counting on the participation of all.

CTMA - In Îles-de-la-Madeleine, Members began using their new vessel; the Madeleine II was christened on May 31 and began making regular sailings on June 1st. Originally planned in Sydney under the responsibility of Transport Canada and Public Works for an upgrade in order to be ready to navigate, the ship went directly to the Islands and it is ultimately CTMA that has completed the required work. Among other work required was to insulate the piping and convert the original European electrical system. The Madeleine II, acquired by Ottawa at a cost of 155 million dollars, is a ship that served as a link between Spain and Morocco for a year and can accommodate 1,500 passengers and 300 vehicles. From now on, it will link with Souris, Prince Edward Island until the arrival of a completely new boat in 2026. As the vessel is faster but the loading time is higher due to its increased capacity, the vessel will perform at essentially the same pace. The Madeleine II will be a vessel that will be maneuvered much more easily thanks to a higher performance rudder, more powerful bow thrusters and engine.

négociations et nous le sommes toujours; les Membres peuvent être certains que nous emploierons les mesures nécessaires afin que les parties s'assoient de nouveau avec du concret de la part de la Compagnie à la table.

Industries - C'est toujours avec grand plaisir que je me rends au chantier maritime de l'Isle-aux-Coudres. Lors de ma plus récente visite, j'ai pu constater l'avancement de la construction du premier des quatre remorqueurs qui seront livrés à l'Armée canadienne. La coque de ce premier remorqueur est en place et les deux Z-drives seront sous peu fixés. L'installation de la tuyauterie est entamée et aussitôt que les moteurs seront placés, les accommodations viendront se fixer au pont. Le principal de l'acier est fait et le remorqueur sortira de l'atelier à l'automne afin que nos Membres finissent la construction sur les blocs à l'extérieur afin que le deuxième remorqueur puisse être entamé à l'intérieur. Afin de sortir le remorqueur, il faudra auparavant terminer la modernisation du Traversier Joseph Savard. Celui-ci aura besoin d'une solide cure de rajeunissement. On parle ici d'un agrandissement de l'espace passager, d'un remplacement du moteur principale et des propulseurs d'étrave.

Coastal Shipping Ltd - Les votes sur l'entente de principe intervenue entre le Syndicat et la Compagnie est maintenant fermé et c'est avec fierté que nous pouvons annoncer la ratification des deux Conventions collectives couvrant les employés Brevetés et Non-brevetés chez Coastal shipping Inc. Les négociations n'ont pas été de tout repos car le Syndicat a dû recourir à la conciliation pour ces deux unités d'accréditation. N'ayant pas été en mesure de faire baisser le temps passé à bord, une compensation substantielle sera désormais octroyée à tout marin encore à bord au-delà du temps prévu à la Convention collective. Le nouveau contrat prévoit aussi des majorations salariales protégeant nos Membres contre l'inflation et nous avons plus que doublé la contribution de la compagnie au régime de retraite de Membres. Nous sommes confiants que la Compagnie, avec cette nouvelle entente saura prospérer et garder nos marins canadiens à bord l'hiver lorsque la flotte change de pavillon et navigue à l'international. J'en profite pour remercier les comités de négociation composés de: David Hulan, Aaron Kelly, Geoffrey Oliver, Dale King et Gerald MacPherson.

Rigel Shipping Canada Inc. - Nous sommes allés au vote avec les employés travaillant sur les pétroliers gérés par Rigel. Le résultat est sans équivoque, c'est un rejet en masse de l'offre patronale. La Compagnie nous informe que c'était une offre finale et qu'il est inutile de s'asseoir de nouveau. Le Syndicat, comprenant les Membres employés par la Compagnie comprennent qu'ils ont déjà de très bonnes conditions avec une administration pour qui le bien-être de ses employés est primordial, mais ne sont pas disposés à accepter une offre où les majorations salariales ne sont pas au niveau attendu. Il sera important que la Compagnie comprenne qu'il faudra d'une façon ou d'une autre, se rencontrer de nouveau afin d'explorer des pistes de solution qui permettront aux deux parties d'y trouver un gain. Les relations entre le SIU et Rigel ont toujours été bonnes et nous espérons qu'elles le resteront.

Desgagnés Marine Petro Inc. - La dernière ratification de la Convention collective donnait au Syndicat, en lettre d'entente, l'opportunité de discussions relativement à la réintégration des seconds cuisiniers sur la flotte des pétroliers. Cette période approche à grand pas en nous demanderons aux Membres affectés de nous transmettre leurs impressions sur les deux dernières années passées sans second cuisinier sur la majorité des navires de la Compagnie. Chaque voix est importante et il nous sera très utile de recevoir les commentaires afin d'être bien aiguillé le temps venu de s'asseoir avec le patronat. Nous comptons donc sur la participation de tous.

CTMA - Aux Îles-de-la-Madeleine, les Membres ont commencé à utiliser leur nouveau navire, le Madeleine II a été baptisé le 31 mai et a commencé à faire des traverses régulières dès le premier juin. Originellement prévu à Sydney sous la charge de Transport Canada et Travaux Public afin de subir une mise aux normes afin d'être prêt à naviguer le navire est allé directement aux Îles et c'est finalement la CTMA qui aura complété les travaux requis. Les travaux en autre requis afin d'isoler la tuyauterie et faire la conversion de courant électrique conçu originellement en système européen. Le Madeleine II, acquis par Ottawa au coût de 155 millions de dollars est un navire qui a fait le lien entre l'Espagne et le Maroc durant un an et peut accueillir 1500 passagers et 300 véhicules. Il fera dorénavant le lien avec Souris, Ile du Prince-Edouard jusqu'à l'arrivée d'un bateau complètement neuf en 2026. Le navire étant plus rapide mais le temps de chargement plus élevé en raison de sa capacité accrue, les liens se feront sensiblement au même rythme. Le Madeleine II sera un navire qui se manœuvrera beaucoup plus facilement grâce à un gouvernail performant, des propulseurs d'étrave et un moteur plus puissants.

Chris Given, Directeur des relations gouvernementales

Ottawa – Bureau des relations gouvernementales du SIMC

Le SIMC demeure très actif concernant toutes les questions liées au travail

Votre syndicat demeure très actif concernant toutes les questions liées au travail de réglementation et de relations gouvernementales. Il participe aux réunions et rédige des propositions et des documents destinés aux différentes instances, allant de gouvernements locaux à des organisations internationales comme les Nations Unies.

Au début d'avril, le SIMC a assisté aux réunions du Comité consultatif maritime canadien (« CCMC »), qui ont duré pratiquement dix jours. Le syndicat participe à presque tous les comités permanents du CCMC, qui sont tous présidés par divers représentants de Transports Canada. Parmi les faits saillants de ces réunions figuraient les discussions sur la prochaine ébauche du Règlement sur le personnel maritime (qui devrait être publiée à l'été 2021) ainsi que des mises à jour des règlements sur la construction et l'équipement et des règlements sur la sécurité et la surveillance réglementaire des navires nationaux. En tant que membre du groupe de travail sur la santé et la sécurité au travail en milieu marin (« SSTMM »), le SIMC a également participé à des discussions concernant les documents d'orientation en matière de sécurité et les règlements sur la prévention du harcèlement et de la violence au travail. Il a aussi reçu des mises à jour du Programme du travail à propos de son plan réglementaire prospectif pour 2021 et les années à venir.

À la suite des réunions du CCMC, Transports Canada a présenté une ébauche de politique pour l'utilisation des petits navires de surface autonomes (« NSA »). Il s'agirait d'une des premières politiques nationales au monde à aborder directement la facilitation de l'exploitation de petits NSA sans équipage à bord. La politique concerne les petits NSA de degré trois (navire télécommandé sans équipage à bord) et de degré quatre (navire entièrement autonome capable de prendre des décisions et de déterminer les actions par lui-même). Même si le SIMC a participé aux travaux de l'OMI sur les NSA puisque le secteur du transport maritime international cherche à mettre au point des réglementations, les États membres sont libres d'élaborer des politiques sur l'utilisation des NSA dans leurs propres juridictions. En grande partie grâce à l'expertise acquise sur ce sujet en raison de son rôle au sein du comité de sécurité maritime de l'ITF et de son travail au sein de l'OMI, le SIMC a pu soumettre (au cours de la période de consultation) un long document à Transports Canada sur cette première ébauche pour aborder certains problèmes de sécurité absents de la politique initiale. Alors que la communauté maritime mondiale a rejeté l'idée que la technologie automatisée ne remplacera jamais complètement les humains à bord des navires, le SIMC participe à ces discussions depuis des années et continuera

de jouer un rôle de premier plan pour garantir que toute future transition potentielle de tâches ou de rôles pour les marins se fait de manière juste et que de la formation et un développement de carrière appropriés accompagnent toute modification des systèmes technologiques à bord.

Par ailleurs, le SIMC s'est engagé auprès de tous les paliers de gouvernement pour assurer la vaccination des marins travaillant à bord des navires canadiens. Chaque semaine, le syndicat a rencontré des représentants de l'Agence de la santé publique du Canada et de Santé Canada, qui ont ensuite représenté les marins auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux responsables des programmes de vaccination et des décisions sur l'établissement des priorités. D'autres réunions organisées par le SIMC directement avec les autorités sanitaires provinciales et locales ont été très utiles pour s'assurer que les marins ont été ajoutés sur la liste des priorités dans des régions comme Terre-Neuve-et-Labrador, où ils avaient été initialement exclus de la liste des « travailleurs en rotation », et l'Ontario, où ils ont été classés par ordre de priorité en fonction des lieux de vie collectifs à bord des navires avant que la priorité générale ne soit accordée aux travailleurs ne pouvant pas travailler à domicile.

Le SIMC a également été très actif auprès des entreprises et de la Chambre de commerce maritime afin d'élaborer des plans de vaccination pour les marins. Des plans concrets sont en place pour que des centres de vaccination soient établis le long des principaux points de transit, tels que le canal Welland. Toutefois, bien que les autorités locales de santé publique aient donné le feu vert aux propositions, nous sommes tous à la merci de chaque province, qui est chargée d'autoriser et de diriger la vaccination contre la COVID-19. L'un des aspects frustrants de cette situation, c'est que les choses changent de jour en jour, parfois même toutes les heures. Donc, malgré notre plan, nous ne contrôlons pas les décisions prises même si nous avons les meilleures intentions du monde. Je tiens personnellement à souligner aux membres que le SIMC n'a pas ménagé ses efforts pour que ses membres aient accès aux vaccins contre la COVID-19 et que des mesures soient prises pour garantir que ces derniers soient protégés sur leurs lieux de travail. La santé et la sécurité de nos membres et de leurs familles sont au cœur de chacune de nos décisions.

Alors que le SIMC demeure inébranlable dans sa défense des réglementations concernant le cabotage tant au pays qu'à l'étranger, des sociétés cupides et des associations d'armateurs sournoises ont tenté de profiter de la pandémie de COVID-19 pour détériorer davantage les réglementations

mondiales sur le transport maritime et dégrader les conditions de travail des hommes et des femmes aux quatre coins du monde sous le couvert de plans de « relance ». Malheureusement, il semble que certains intérêts commerciaux importants se soient de nouveau rendus jusqu'aux oreilles de notre gouvernement et de Transports Canada, qui ont entrepris une étude sur les « Impacts économiques du transport maritime intérieur » pour examiner, entre autres, le régime de cabotage du Canada. Le SIMC a participé à de nombreuses réunions concernant cette soi-disant étude économique, et nous demeurons inébranlables dans notre défense du cabotage et de la Loi sur le cabotage du Canada. Cette année a prouvé que les réglementations sur le cabotage font plus que simplement garantir un secteur maritime national dynamique; elles jouent un rôle essentiel en veillant à ce que les chaînes d'approvisionnement restent intactes, même en temps de crise, pour tous les Canadiens, tout en fournissant des centaines de milliers d'emplois directs et indirects aux travailleurs canadiens et résidents permanents partout au pays.

Malgré les attaques des entreprises cherchant à démanteler les réglementations sur le cabotage et à réduire les salaires et les conditions de travail des membres d'équipage, il est impératif de se rappeler que ces réglementations existent dans plus de 91 pays à l'échelle mondiale, ce qui représente 80 % des États maritimes côtiers des Nations Unies. La grande majorité des principaux partenaires commerciaux du Canada ont mis en place certaines variantes des lois sur le cabotage, et bien qu'elles varient, elles visent généralement toutes à protéger les industries maritimes nationales, à assurer la rétention de travailleurs qualifiés et à préserver les connaissances et la technologie maritimes. Cela favorise la sécurité des travailleurs, renforce la sécurité nationale et garantit notre capacité nationale à répondre aux opérations critiques de la chaîne d'approvisionnement.

Il est prouvé que les réglementations sur le cabotage profitent aux armateurs nationaux et aux travailleurs du secteur en créant des règles du jeu équitables. Les employeurs sont ainsi obligés de respecter les réglementations nationales en matière de travail, de salaire et de nationalité pour les membres d'équipage et d'opérer dans le cadre de réglementations plus strictes en matière de sécurité et d'environnement. Le cabotage fait obstacle aux entreprises qui cherchent à mondialiser davantage le secteur du transport maritime et à réduire considérablement les salaires et les conditions de travail des marins. Voilà pourquoi nous plaidons depuis longtemps pour que les réglementations soient renforcées plutôt qu'assouplies.

Chris Given, Director of Government Relations

Ottawa – SIU Government Relations Office

The SIU remains very active on all matters

Your Union remains very active on all matters related to regulatory and government relations work, participating in meetings and drafting proposals and documents from the local government levels all the way up to international organizations like the United Nations.

In early April, the SIU attended the Canadian Marine Advisory Committee (“CMAC”) meetings, held virtually over the course of ten days. The SIU participates in almost every standing committee of CMAC, all of which are Chaired by various officials from Transport Canada. Some highlights from the meetings included discussions around the next draft of the Marine Personnel Regulations which is expected to be released in Summer 2021, updates on construction and equipment regulations, safety regulations and domestic vessel regulatory oversight. As a member of the working group on Marine Occupational Health and Safety (“MOHS”), the SIU also participated in discussions around safety guidance documents, workplace harassment and violence prevention regulations and received updates from the Labour program on their forward regulatory plan for 2021 and beyond.

Coming out of the CMAC meetings, Transport Canada introduced a draft policy for the use of small marine autonomous surface ships (“MASS”). This policy would be amongst the first domestic policies in the world to directly address the facilitation of operating small autonomous ships with no crew on board. The policy address small MASS vessels of degree three (remotely controlled ship without seafarers on board) and degree four (fully autonomous ship capable of decision making and determines actions by itself). While the SIU has been participating in the IMO work on MASS as the international shipping sector looks to develop regulations, individual member states are free to develop policies on the use of MASS within their own jurisdictions. Thanks in large part to the expertise gained on this subject through our role in the ITF maritime safety committee and working in the IMO, the SIU submitted a lengthy paper to Transport Canada during the consultation period on this initial draft to address some safety and security issues lacking from their initial policy. While the global shipping community has rejected the notion that automated technology will ever fully replace humans on board vessels, the SIU has been involved in these discussions for years and will continue to play a leading role to ensure that any potential future transition of tasks or roles for seafarers is done through a just transition and proper training and career development accompanies any changes to technological systems on board.

In other news, the SIU has been engaging with all levels of Government to secure vaccinations for seafarers working on board Canadian vessels. The SIU has been meeting weekly with officials from the Public Health Agency of Canada and Health Canada who have been making representations on behalf of seafarers to Provincial and Territorial governments responsible for vaccine programs and decisions on prioritization. Other meetings arranged by the SIU directly with Provincial and local health authorities have been largely helpful in ensuring seafarers were added to list for prioritization in areas

like Newfoundland and Labrador where seafarers had originally been left off the “rotational workers” list and in Ontario where seafarers were prioritized based on the congregate living settings on board vessels before general prioritization was granted for workers who cannot work from home.

The SIU has also been very active with the Companies and the Chamber of Marine Commerce working to establish vaccination plans for seafarers. There are concrete plans in place to establish vaccination hubs along key transit points, such as the Welland Canal, and while local public health authorities have green-lit the proposals, we are all at the mercy of the Province who must authorize and direct COVID-19 vaccines for this purpose. One of the frustrating aspects of this entire situation is that things change from day-to-day, sometimes hourly, and despite a plan being established, we are not in control of decisions made despite best intentions. I want to personally stress to the membership that there has been no lack of effort on the part of the SIU to see our members have access to COVID-19 vaccines and measures are taken to ensure you are being protected in your workplaces – the health and safety of our members and their families are at the heart of every decision made on all work we do.

While the SIU remains steadfast in our defense of Cabotage regulations both at home and abroad, greedy corporations and underhanded shipowners’ associations have attempted to take advantage of the COVID-19 pandemic to further deteriorate global shipping regulations and depress working conditions for men and women throughout the globe under the guise of “recovery” plans. Unfortunately, it seems that some large business interests have again gained the ear of our Government and Transport Canada who have undertaken a study on the “Economic Impacts of Domestic Marine Transportation” to examine, amongst other things, Canada’s cabotage

regime. The SIU has participated in numerous meetings regarding this so-called economic study, and we are unwavering in our defense of Cabotage and Canada’s Coasting Trade Act. This year has proven that cabotage regulations do more than just ensure a vibrant domestic shipping sector, they play an integral role in ensuring supply chains remain intact, even during times of crisis, for all Canadians while providing hundreds of thousands of direct and indirect jobs to Canadian and Permanent resident workers across the country.

Despite attacks from Companies seeking to dismantle cabotage regulations and drive down wages and working conditions for crew members, it is imperative to remember that Cabotage regulations exist in over 91 nations around the globe representing 80% of the world’s coastal UN maritime states. The vast majority of Canada’s major trading partners have in place some variation of cabotage laws and though they vary they are generally all geared towards protecting domestic shipping industries, ensuring the retention of skilled workers and preservation of maritime knowledge and technology which promotes safety, bolsters national security and ensures domestic capacity for critical supply chain operations.

Cabotage regulations are proven to benefit domestic shipowners and workers in the sector by creating a level-playing field for operations where employers are obligated to abide by a Country’s labour regulations, wage and nationality requirements for crew members and operate under more stringent safety and environmental regulations on shipping. For companies who seek to further globalize the shipping sector and drive wages and working conditions down to the most abhorrent conditions imaginable, cabotage stands in the way and we have long advocated to see these regulations strengthened rather than diminished.



Grievances

A great benefit of being in a union is that if you have a dispute with your employer, you do not need to face the company alone. You have a union to fight for your rights. Much of the day-to-day work of the SIU consists of defending your interests through the grievance process.

Collective agreements spell out the rights and responsibilities of the employer and employees. Grievances are usually grounded in violations of the collective agreement by the employer. However, unions can also look beyond the language of a collective agreement to defend their members' rights and rely on violations of laws that involve, for example, human rights, privacy, and marine safety.

Examples of some recent grievances that the SIU has pursued with employers are as follows:

- An employer terminated an employee with many years of seniority and a spotless employment record. Following a hearing, the arbitrator concluded that the employer terminated the employee simply because the ship captain's did not like him. The arbitrator ordered that the employer restore the employee to his employment, compensate him for his lost salary, and remove a negative evaluation report from his employment record.
- An employer replaced an old vessel with a new vessel. A member complained that he did not receive severance as guaranteed by the collective agreement. The employer said that there was no collective agreement in place, laid off the employee, and refused to provide him with the severance to which he was entitled. The SIU filed an application at the Canadian Industrial Relations Board. The Board found that the new vessel was subject to a certification with the SIU. The employer agreed to pay the employee a significant severance payment.
- An employer positioned surveillance cameras inside a residence for employees. The SIU filed a grievance that the cameras violated SIU members' privacy rights as guaranteed by Canadian law. The employer agreed to remove the cameras.
- An employer terminated an employee for testing positive for an illegal drug, even though there was no evidence that the employee was impaired on duty. The SIU determined that the employer violated the employee's privacy rights when it subjected the employee to random drug testing. The employer agreed to pay a substantial settlement payment.
- An employer implemented a ban on shore leave for members, citing the COVID-19 pandemic, even in regions with few cases. The SIU filed a grievance, claiming that the ban violated the collective agreement and section 326 of the Marine Personnel Regulations, which states that seafarers must be granted shore leave "consistent with their health and well-being". The parties settled this grievance by agreeing to form a committee to determine the ports where shore leave should be granted. Shore-leave was then granted in many ports where shore leave had previously been denied.

Collective agreements generally require grievances to be filed within a short time of the occurrence of the incident in question. If your employer has violated your rights, contact your union delegate without delay!



Griefs

L'un des grands avantages d'être membre d'un syndicat est que, si vous avez un différend avec votre employeur, vous n'avez pas à affronter l'entreprise seul. Vous avez un syndicat pour défendre vos droits. Une grande partie du travail quotidien du SIMC consiste à défendre vos intérêts par le biais de la procédure de règlement des griefs.

Les conventions collectives définissent les droits et les responsabilités de l'employeur et des employés. Les griefs sont généralement fondés sur des violations de la convention collective par l'employeur. Toutefois, les syndicats peuvent également aller au-delà du libellé d'une convention collective pour défendre les droits de leurs membres et s'appuyer sur des violations de lois concernant, par exemple, les droits de l'homme, la vie privée et la sécurité maritime.

Voici quelques exemples de griefs récents que le SIMC a fait valoir auprès des employeurs :

- Un employeur a congédié un employé ayant de nombreuses années d'ancienneté et un dossier professionnel impeccable. Après une session d'arbitrage, l'arbitre a conclu que l'employeur avait congédié l'employé simplement parce que le capitaine du navire ne l'aimait pas. L'arbitre a ordonné à l'employeur de réintégrer l'employé dans son emploi, de le dédommager pour sa perte de salaire et de supprimer un rapport d'évaluation négatif de son dossier d'emploi.
- Un employeur a remplacé un ancien navire par un nouveau navire. Un membre s'est plaint de ne pas avoir reçu l'indemnité de départ garantie par la convention collective. L'employeur a déclaré qu'il n'y avait pas de convention collective en vigueur, a licencié l'employé et a refusé de lui verser l'indemnité de départ à laquelle il avait droit. Le SIMC a déposé une plainte auprès du Conseil canadien des relations industrielles. Le Conseil a estimé que le nouveau navire était soumis à une accréditation auprès du SIMC. L'employeur a accepté de verser à l'employé une importante indemnité de départ.
- Un employeur a placé des caméras de surveillance à l'intérieur d'une résidence pour les employés. Le SIMC a déposé un grief selon lequel les caméras violaient le droit à la vie privée des membres du SIMC garanti par la loi canadienne. L'employeur a accepté de retirer les caméras.
- Un employeur a congédié un employé pour avoir été testé positif à une drogue illégale, même s'il n'y avait aucune preuve que l'employé était en état d'ébriété au travail. Le SIMC a déterminé que l'employeur avait violé le droit à la vie privée de l'employé lorsqu'il l'a soumis à des tests aléatoires de dépistage de drogues. L'employeur a accepté de payer un règlement substantiel.
- Un employeur a mis en place une interdiction de congé à terre pour ses membres, invoquant la pandémie de COVID-19, même dans les régions où il y avait peu de cas. Le SIMC a déposé un grief, affirmant que l'interdiction violait la convention collective et l'article 326 du Règlement sur le personnel maritime, qui stipule que les marins doivent bénéficier d'un congé à terre « en tenant compte de leur santé et de leur bien-être ». Les parties ont réglé ce grief en acceptant de former un comité chargé de déterminer les ports où les congés à terre devraient être accordés. Les congés à terre ont alors été accordés dans de nombreux ports où ils avaient été refusés auparavant.

Les conventions collectives exigent généralement que les griefs soient déposés dans un bref délai après l'incident en question. Si votre employeur a violé vos droits, contactez sans tarder votre délégué syndical !



Wayne Edmison



Brother Wayne Edmison who joined the S.I.U. on July 25, 1974 passed away on March 13, 2021 at age 66. He worked on the Scott Misener and his last vessel the Algoma Guardian.

Confrère Wayne Edmison qui s'est joint au SIU le 25 juillet 1974 est décédé le 13 mars 2021 à l'âge de 66 ans. Il a travaillé à bord du Scott Misener et de son dernier navire le Algoma Guardian.

Bertram Moulton



Brother Bertram Moulton who joined the S.I.U. on May 5, 1956 passed away on January 6, 2021 at age 84. He worked on the Vandoc and his last vessel the Algosound.

Confrère Bertram Moulton qui s'est joint au SIU le 5 mai 1956 est décédé le 6 janvier 2021 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Vandoc et de son dernier navire le Algosound.

Guy Hebert



Brother Guy Hebert who joined the S.I.U. on April 24, 1949 passed away on December 21, 2020 at age 92. He worked on the Barrie and his last vessel the Canadian Mariner.

Confrère Guy Hebert qui s'est joint au SIU le 24 avril 1949 est décédé le 21 décembre 2020 à l'âge de 92 ans. Il a travaillé à bord du Barrie et de son dernier navire le Canadian Mariner.

Renato Battisti



Brother Renato Battisti who joined the S.I.U. on May 18, 2011 passed away on October 31, 2020 at age 61. He worked on the Manitoulin and his last vessel the Damia Desgagnes.

Confrère Renato Battisti qui s'est joint au SIU le 18 mai 2011 est décédé le 31 octobre 2020 à l'âge de 61 ans. Il a travaillé à bord du Melissa Desgagnes et de son dernier navire le Damia Desgagnes

Reynald Phillips



Brother Reynald Phillips who joined the S.I.U. on July 21, 1972 passed away on November 11, 2016 at age 85. He worked on the Carol Lake and his last vessel the Algosoo.

Confrère Reynald Phillips qui s'est joint au SIU le 21 juillet 1972 est décédé le 11 novembre 2016 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Carol Lake et de son dernier navire le Algosoo.

Albert Hicks



Brother Albert Hicks who joined the S.I.U. on April 30, 1951 passed away on December 16, 2020 at age 94. He worked on the M. Paterson and his last vessel the John A. France.

Confrère Albert Hicks qui s'est joint au SIU le 30 avril 1951 est décédé le 16 décembre 2020 à l'âge de 94 ans. Il a travaillé à bord du M. Paterson et de son dernier navire le John A. France.

Marcellin Champagne



Brother Marcellin Champagne who joined the S.I.U. on March 13, 1957 passed away on April 22, 2021 at age 84. He worked on the Westcliffe and his last vessel the Le Saule #1.

Confrère Marcellin Champagne qui s'est joint au SIU le 13 mars 1957 est décédé le 22 avril 2021 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Westcliffe et de son dernier navire Le Saule #1.

William Bowen



Brother William Bowen who joined the S.I.U. on September 5, 1951 passed away on December 27, 2020 at age 92. He worked on the Donnacona and his last vessel the Leadale.

Confrère William Bowen qui s'est joint au SIU le 5 septembre 1951 est décédé le 27 décembre 2020 à l'âge de 92 ans. Il a travaillé à bord du Donnacona et de son dernier navire le Leadale.

George Schwarting



Brother George Schwarting who joined the S.I.U. on October 7, 1957 passed away on April 6, 2021 at age 90. He worked on the Algotsteel and his last vessel the J.N. Mc Watters.

Confrère George Schwarting qui s'est joint au SIU le 7 octobre 1957 est décédé le 6 avril 2021 à l'âge de 90 ans. Il a travaillé à bord du Algotsteel et de son dernier navire le J.N. Mc Watters.

Myles Fullom



Brother Myles Fullom who joined the S.I.U. on October 8, 1974 passed away on April 19, 2021 at age 63. He worked on the Glossbrenner and his last vessel the Algoma Guardian.

Confrère Myles Fullom qui s'est joint au SIU le 8 octobre 1974 est décédé le 19 avril 2021 à l'âge de 63 ans. Il a travaillé à bord du Glossbrenner et de son dernier navire le Algoma Guardian.

Reginald Climo



Brother Reginald Climo who joined the S.I.U. on July 4, 1967 passed away on December 28, 2020 at age 84. He worked on the Westdale and his last vessel the Baie St. Paul.

Confrère Reginald Climo qui s'est joint au SIU le 4 juillet 1967 est décédé le 28 décembre 2020 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Westdale et de son dernier navire le Baie St. Paul.

Guy Dugas



Brother Guy Dugas who joined the S.I.U. on August 6, 1952 passed away on May 6, 2021 at age 87. He worked on the Ralph Misener and his last vessel the Ferbec.

Confrère Guy Dugas qui s'est joint au SIU le 6 août 1952 est décédé le 6 mai 2021 à l'âge de 87 ans. Il a travaillé à bord du Ralph Misener et de son dernier navire le Ferbec.

Rejean Paris



Brother Rejean Paris who joined the S.I.U. on May 9, 1977 passed away on November 1, 2020 at age 84. He worked on the Senator of Canada and his last vessel the Comeaudoc.

Confrère Rejean Paris qui s'est joint au SIU le 9 mai 1977 est décédé le 1 novembre 2020 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Senator of Canada et de son dernier navire le Comeaudoc.

Rejean Gamelin



Brother Rejean Gamelin who joined the S.I.U. on August 17, 1955 passed away on January 12, 2021 at age 82. He worked on the Transtream and his last vessel the Tug Oshawa.

Confrère Rejean Gamelin qui s'est joint au SIU le 17 août 1955 est décédé le 12 janvier 2021 à l'âge de 82 ans. Il a travaillé à bord du Transtream et de son dernier navire le Tug Oshawa.

Eliseo Bedia



Brother Eliseo Bedia who joined the S.I.U. on June 25, 2019 passed away on May 16, 2021 at age 50. He worked on the Fettes Shipping and his last vessel the Great Lakes Towing and Salvage.

Confrère Eliseo Bedia qui s'est joint au SIU le 25 juin 2019 est décédé le 16 mai 2021 à l'âge de 50 ans. Il a travaillé à bord du Fettes Shipping et de son dernier navire le Great Lakes Towing et Salvage.

Fernand Sauvageau



Brother Fernand Sauvageau who joined the S.I.U. on June 1, 1957 passed away on December 23, 2020 at age 86. He worked on the Griffon and his last vessel the Carol Lake.

Confrère Fernand Sauvageau qui s'est joint au SIU le 1 juin 1957 est décédé le 23 décembre 2020 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du Griffon et de son dernier navire le Carol Lake.

Renald Gaudreau



Brother Renald Gaudreau who joined the S.I.U. on July 21, 1964 passed away on December 19, 2020 at age 89. He worked on the Parkdale and his last vessel the Richelieu.

Confrère Renald Gaudreau qui s'est joint au SIU le 21 juillet 1964 est décédé le 19 décembre 2020 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Parkdale et de son dernier navire le Richelieu.

Peter Leonard



Brother Peter Leonard who joined the S.I.U. on February 2, 1978 passed away on March 6, 2021 at age 60. He worked on the Rimouski and his last vessel the Hon. Paul J. Martin.

Confrère Peter Leonard qui s'est joint au SIU le 2 février 1978 est décédé le 6 mars 2021 à l'âge de 60 ans. Il a travaillé à bord du Rimouski et de son dernier navire le Hon. Paul J. Martin.





Updates from the International Transport Workers' Federation (ITF)

There has been a flurry of activity within the ITF over the past months and weeks with virtual meetings taking place with the IMO, ILO and within various ITF committees and working groups.

In April, Brothers Patrice Caron and Chris Given participated in the ILO Special Tripartite Meetings of the Maritime Labour Convention ("MLC") Part I, which took place virtually over the course of a week and focused largely on matters concerning the implementation and practical application of the MLC during the COVID-19 Pandemic. The seafarers' (ITF) and shipowners' (ICS) representatives cooperated on several issues and stressed their joint frustration with member states, many which did not, and continue to not, fulfill their obligations under the Convention on matters related to health and safety, crew changes and repatriations since the onset of the Pandemic. Member states were explicitly reminded that the requirements of the MLC apply at all times and there is no provision that allows them to be suspended under any circumstances.

The meeting concluded with the passing of a joint resolution drafted by the Seafarers' and Shipowners' representatives calling on member states to respond to numerous action points laid out to promote the wellbeing of seafarers and respect their fundamental rights and principles under the MLC and to establish a UN inter-agency task force to specifically examine the issues around the MLC and the impact of the pandemic on seafarers' rights and the shipping industry. Brothers Caron and Given were both part of a small drafting team that assisted in constructing the original resolution over the course of many meetings in the weeks ahead of the STC. An additional resolution was also passed concerning COVID-19 vaccination for seafarers which called on governments to consider establishing vaccination hubs to provide WHO-EUL approved vaccines for seafarers in ports where there is sufficient capacity, amongst many other action points for member states to take up. The SIU has been actively engaging with departments within the Federal Government, advocating for them to consider and implement the action points within the Resolutions without delay.

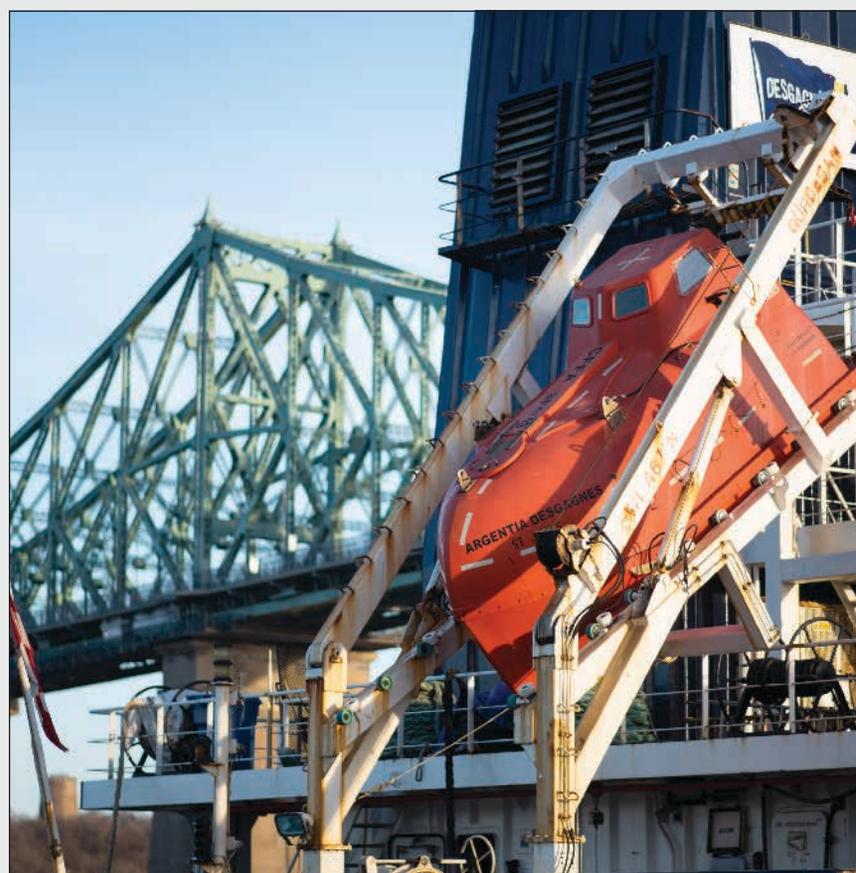
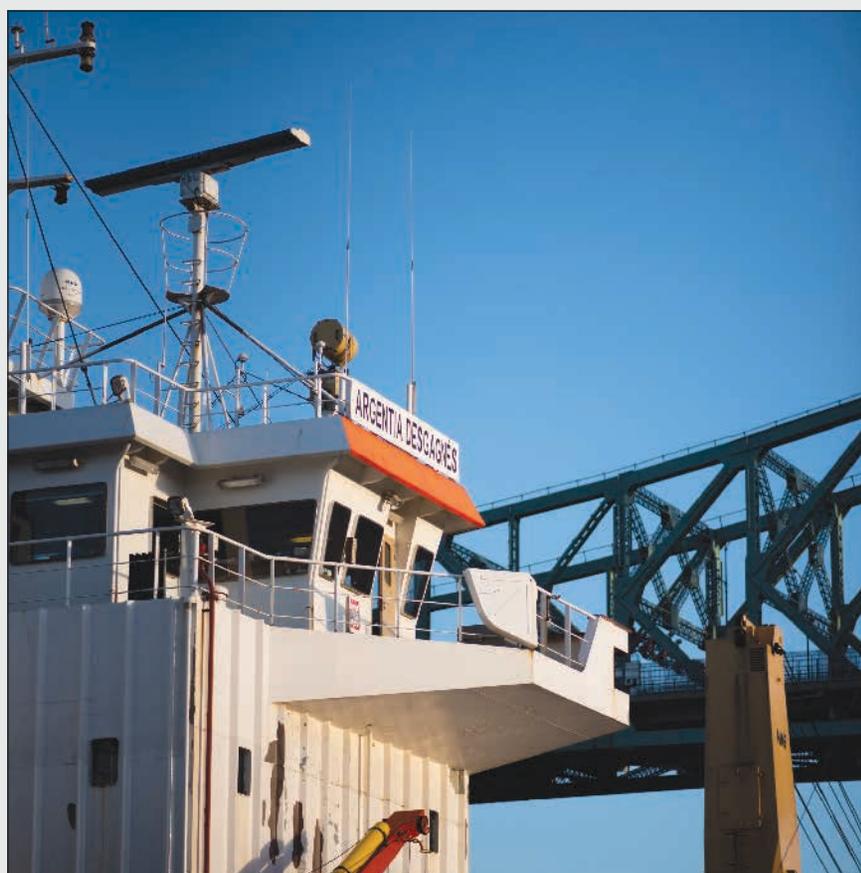
In the week following the STC, the negotiations to establish the ILO Minimum wage for an able-bodied seafarer took place and the cooperation with the

shipowners' group came to an abrupt and shameful end when ICS demanded the industry ditch the long-established practice of using objective ILO minimum wage calculations to negotiate a pay raise, rejecting what would have been only a \$1.40 USD per day rise from the current rate. The Shipowners' representatives sought to undermine the social dialogue that has been so critical to the stability of the industry for years and while praising seafarers as "vital and critical" to the industry over the past year, have shown their true colours by refusing to recognise that contribution and value with even a modest pay increase. As a result of these actions, the ITF took the extraordinary action to shut down the negotiations and will instead engage directly with industry and affiliates to implement a new ILO minimum wage for an AB of \$683 USD per month from the first of January 2022. The Shipowners' group has been invited to reengage with the Seafarers' representatives should common sense prevail.

In Mid-May, the ITF hosted a week of maritime sector meetings virtually with the meetings of the Seafarers' Section committee and the Fair Practices Committee Steering Group taking place. SIU President, Jim Given holds a Chair position on both committees. The Seafarers' Section meeting focused on discussions regarding the ongoing crewing crisis, vaccination of global seafarers and seafarers' rights and violations of those rights during the Pandemic. In addition, the committee discussed a work plan and priorities for the upcoming year and updates from various ILO and IMO meetings were provided.

At the Fair Practices Committee Steering Group meeting, updates were provided on ITF agreements, international bargaining forum and global contract negotiations as well as the COVID-19 impact on the maritime industry for both seafarers and dockers unions and their members. The ITF also presented two projects to the committee, one on the development of a web tool regarding manning agents with a goal to assist seafarers with identifying scams and fake job advertisements and a second on global supply chain and human rights due diligence (HRDD) which would provide concrete actions for cargo owners and charterers to take to ensure that seafarers are not being forced to work beyond their contracts on board any vessel carrying their product, amongst other issues. A HRDD tool kit has been jointly developed by the UN Global Compact, UN

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Argentia Desgagnés - April 7 2021

Human Rights, ILO and IMO with significant input from the ITF legal team and the ITF has a dedicated staff who will liaise with those organizations on this project to ensure its success in preventing further human rights abuses in the industry.

The ITF Maritime Safety Committee has met nearly a dozen times since the last issue of the Sailor and brother Chris Given has been actively participating in the work of this committee which represents the ITF within the IMO. The committee has been working diligently on all matters relating to the safety and security of seafarers and recently has been focused on matters relating to the STCW Convention and an upcoming review of the Convention at the IMO, issues relating to ships' fuel, GHG emission reductions and safety concerns arising from new fuel alternatives as well as participating in the ongoing work on maritime autonomous surface ships and many other international regulatory matters.

In other ITF-related news, the ITF inspectorate has been active globally and in 2020 recovered a staggering \$44,613,880 USD in owed wages for crews around

the world through 7,476 ship inspections. The number of inspections was down almost 3,000 in comparison with 2019 due to the COVID-19 restrictions in various ports around the globe that prevented many inspectors from being able to regularly board vessels calling at their ports. Brother Vince Giannopoulos, the SIU's ITF Inspector continues to assist crew members calling at Ports throughout Quebec and the Great Lakes and has been directly involved in assisting many crew members with contract, repatriation and wage issues since the Pandemic struck. Despite the horrific conditions many international seafarers have been forced to endure over the course of the last year and a half, many global shipowners have actually seized the opportunity to double down on their abuse and exploitation of seafarers with no mercy thanks to a slight lapse in oversight due to the Pandemic.

With global vaccination campaigns underway and the ITF fighting hard to secure greater protections for global seafarers and leading the way for workers out of this Pandemic, there are surely better days on the horizon for all of our brothers and sisters at sea and across all transportation sectors.



Mise à jour de la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF)

Une vague d'activités a eu lieu au sein de l'ITF au cours des derniers mois et des dernières semaines. Des réunions virtuelles ont été tenues avec l'OMI et l'OIT ainsi qu'au sein des divers comités et groupes de travail de l'ITF.

En avril, les confrères Patrice Caron et Chris Given ont participé aux réunions tripartites spéciales de l'OIT postant sur la partie I de la convention du travail maritime (« CTM »). Celles-ci se sont déroulées virtuellement pendant une semaine et se sont principalement concentrées sur des questions concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la CTM pendant la pandémie de COVID-19. Les représentants des marins (ITF) et des armateurs (ICS) ont coopéré sur plusieurs questions et ont souligné leur frustration commune à l'égard des États membres, dont beaucoup n'ont pas rempli et continuent de ne pas remplir leurs obligations au titre de la convention sur les questions liées à la santé et à la sécurité, les changements d'équipage et les rapatriements depuis le début de la pandémie. Il a été explicitement rappelé aux États membres que les exigences de la CTM s'appliquent à tout moment et qu'aucune disposition ne permet de les suspendre en aucune circonstance.

La série de réunions s'est conclue par l'adoption d'une résolution conjointe rédigée par les représentants des marins et des armateurs appelant les États membres à répondre aux nombreux points d'action énoncés afin de promouvoir le bien-être des marins et de respecter leurs droits et principes fondamentaux en vertu de la CTM. L'établissement d'un groupe de travail interinstitutions des Nations Unies a aussi été demandé afin que celui-ci soit chargé d'examiner spécifiquement les problèmes liés à la CTM et l'impact de la pandémie sur les droits des marins et l'industrie du transport maritime. Les confrères Caron et Given faisaient tous deux partie d'une petite équipe de rédaction qui a aidé à rédiger la résolution originale au cours de nombreuses réunions dans les semaines précédant le STC. Une résolution supplémentaire a également été adoptée concernant la vaccination des marins contre la COVID-19, dans laquelle on appelle les gouvernements à envisager de créer des centres de vaccination pour fournir des vaccins approuvés par l'OMS-GUE aux marins dans les ports où la capacité le permet, et ce, en plus des nombreux autres points d'action que les États membres doivent prendre. Le



SIMC s'est activement engagé auprès des ministères du gouvernement fédéral pour leur demander d'examiner et de mettre en œuvre sans délai les points d'action énoncés dans les résolutions.

Dans la semaine qui a suivi le STC, des négociations visant à établir le salaire minimum de l'OIT pour les marins brevetés se sont tenues. Cependant, la collaboration avec le groupe des armateurs a pris fin brutalement et honteusement lorsque la CIMM a demandé à l'industrie d'abandonner une pratique de longue date, soit d'utiliser les calculs objectifs du salaire minimum de l'OIT pour négocier une augmentation salariale, rejetant ainsi ce qui n'aurait représenté qu'une augmentation de 1,40 \$ US par jour par rapport au taux actuel. Les représentants des armateurs ont cherché à saper le dialogue qui a été si essentiel à la stabilité de l'industrie pendant des années et, tout en désignant les marins

comme étant « vitaux et essentiels » au cours de la dernière année, ils ont montré leur vrai visage en refusant de reconnaître cette contribution et cette valeur en ne leur offrant même pas une modeste augmentation salariale. À la suite de ces actions, l'ITF a pris des mesures extraordinaires pour mettre fin aux négociations et discutera plutôt directement avec l'industrie et ses affiliés pour que le nouveau salaire minimum de l'OIT pour les marins brevetés soit établi à 683 \$ US par mois à partir du 1er janvier 2022. Le groupe des armateurs a été invité à reprendre contact avec les représentants des marins s'ils reviennent à la raison.

À la mi-mai, l'ITF a organisé la semaine de réunions virtuelles du secteur maritime comprenant les réunions du Comité de la Section des marins et du Comité d'action contre les pratiques déloyales. Le président du SIMC, Jim Given, est aussi le président

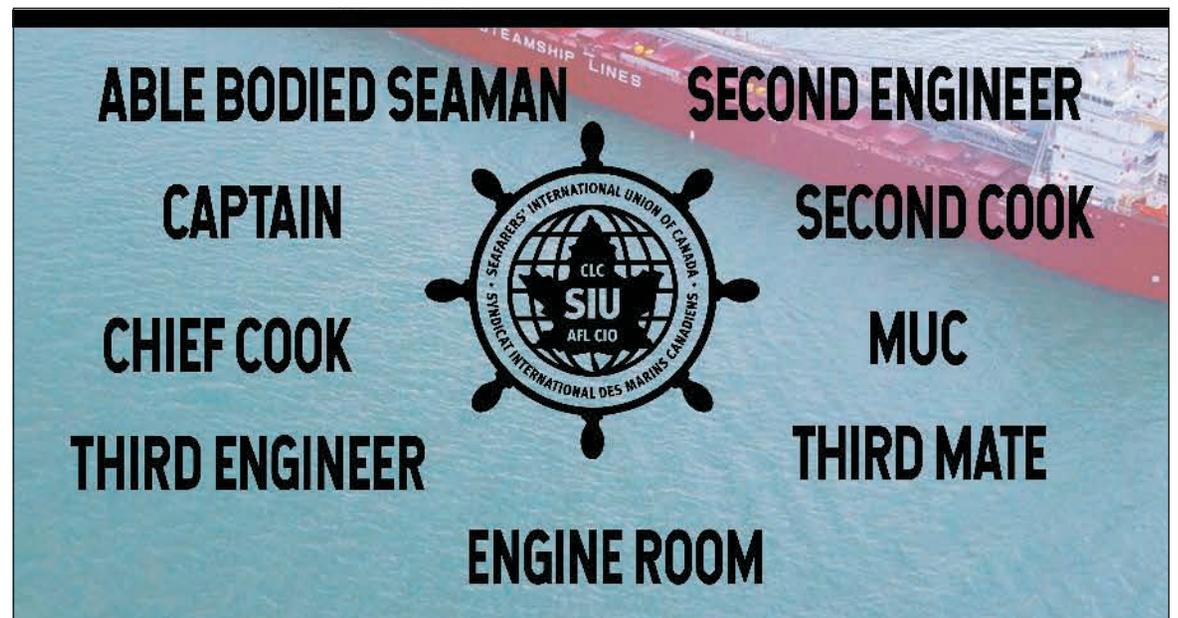
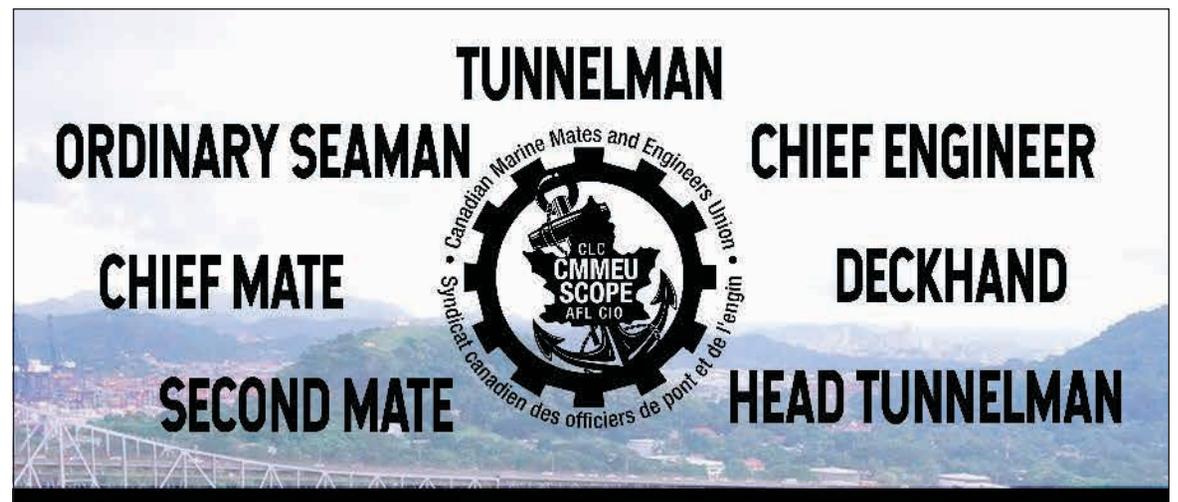
de ces deux comités. La réunion de la Section des marins a porté sur la crise actuelle entourant les équipages, la vaccination des marins dans le monde ainsi que les droits des marins et les violations de ces droits pendant la pandémie. En outre, le comité a discuté d'un plan de travail et des priorités pour l'année à venir. Des mises à jour relatives à diverses réunions de l'OIT et de l'OMI ont également été fournies.

Lors de la réunion du Comité d'action contre les pratiques déloyales, des mises à jour ont été fournies sur les accords de l'ITF, sur le forum de négociation international et sur les négociations de contrats à l'échelle mondiale ainsi que sur l'impact de la COVID-19 sur l'industrie maritime pour les syndicats de marins et de dockers et leurs membres. L'ITF a également présenté deux projets au comité, l'un sur le développement d'un outil Web portant sur les agents de recrutement qui aiderait les marins à identifier les escroqueries et les fausses offres d'emploi, puis un second portant sur la chaîne d'approvisionnement mondiale et la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme (DRDH) qui fournirait aux propriétaires de cargaisons et aux affréteurs des mesures concrètes à prendre pour s'assurer que les marins ne sont pas obligés de travailler au-delà de leurs contrats à bord d'un navire transportant leur produit, entre autres. Une trousse d'outils sur la DRDH a été développée conjointement par les équipes du Pacte mondial des Nations Unies, des droits de l'homme des Nations Unies, de l'OIT et de l'OMI, avec une contribution importante de l'équipe juridique de l'ITF. De plus, l'ITF a désigné un membre de son personnel pour faire la liaison avec ces organisations afin d'assurer le succès du projet et ainsi prévenir d'autres violations des droits de l'homme au sein de l'industrie.

Le comité de la sécurité maritime de l'ITF s'est réuni près d'une douzaine de fois depuis le dernier numéro du Le Marin, et le confrère Chris Given a participé activement aux travaux de ce comité, qui représente l'ITF au sein de l'OMI. Le comité a travaillé avec diligence sur toutes les questions relatives à la sécurité des marins et s'est récemment concentré sur les questions entourant la convention STCW et le prochain examen de la convention à l'OMI, sur les questions relatives au carburant des navires, sur les réductions des émissions de GES et sur les problèmes de sécurité découlant des nouvelles solutions de rechange au carburant. Il a aussi participé aux travaux en cours sur les navires de surface autonomes et de nombreuses autres questions réglementaires internationales.

Par ailleurs, le corps d'inspecteurs de l'ITF a été très actif à l'échelle mondiale. En 2020, il a recouvré la somme faramineuse de 44 613 880 \$ US en salaires dus pour des équipages du monde entier après avoir mené 7476 inspections de navires. Le nombre d'inspections a toutefois diminué de près de 3 000 par rapport à 2019 en raison des restrictions liées à la COVID-19 dans divers ports du monde, qui ont empêché de nombreux inspecteurs de pouvoir embarquer régulièrement sur les navires faisant escale. Le confrère Vince Giannopoulos, l'inspecteur de l'ITF représentant le SIMC, continue d'aider les membres d'équipage faisant escale dans les ports du Québec et des Grands Lacs, et a directement aidé de nombreux membres d'équipage à résoudre des problèmes de contrat, de rapatriement et de salaire depuis le début de la pandémie. En plus des conditions horribles que de nombreux marins internationaux ont été contraints d'endurer au cours de la dernière année et demie, plusieurs armateurs mondiaux ont profité de la situation pour abuser et exploiter davantage certains marins en raison d'une légère baisse de garde due à la pandémie.

Avec les campagnes mondiales de vaccination en cours, et l'ITF qui lutte avec acharnement pour garantir une meilleure protection des marins dans le monde entier et en finir avec cette pandémie, de meilleurs jours sont assurément à l'horizon pour tous nos confrères et consœurs en mer et dans l'ensemble des secteurs des transports.



**THE IMPORTANCE OF CABOTAGE:
THE GLOBAL FIGHT
TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET**

**L'IMPORTANCE DU CABOTAGE:
LA LUTTE MONDIALE POUR
PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE**



SIU MEMBERS WANT CABOTAGE PROTECTED

LES MEMBRES DU SIMC VEULENT QUE LE CABOTAGE SOIT PROTÉGÉ

“It’s our livelihood, we should have the right to protect our jobs. Cabotage does that and also maintains our families and the next generation of Canadian seafarers’ future”

“Cabotage means job security for our Sisters and Brothers for many years to come. We need cabotage”

“C’est notre gagne-pain. Nous devons avoir le droit de protéger nos emplois. Le cabotage sert à cela, en plus d’assurer l’avenir de nos familles et de la prochaine génération de marins canadiens.”

“Le cabotage est synonyme de sécurité d’emploi pour nos consœurs et confrères pour les nombreuses années à venir. Le cabotage est tout simplement essentiel.”

– **RANDY BRAR:** ICS (Deckhand / matelot de pont)

– **ALISHA MAIER:** Seaspan (Cook / Cuisinière)



“Canadian boats, Canadian waters,
Canadian seafarers, Cabotage!”

“Bateaux canadiens, eaux canadiennes,
marins canadiens, cabotage!”

– **PHIL MORRIS:** ORSI (MA)



“Cabotage protects our jobs as seafarers and the economy of the whole country. It would be a different country if it wasn’t for Cabotage”

“If we didn’t have cabotage we wouldn’t have our livelihood. Cabotage protects our industry and our families wellbeing”

“S’il n’y avait pas de cabotage, nous n’aurait pas de gagne-douleur. Le cabotage protégé notre industrie et assure le bien-être de nos familles.”

– **MICHELE DESABRAIS:** Relief cook / Cuisinière de relève

– **IDELLA MATHESON:** Relief cook / Cuisinière de relève

**THE IMPORTANCE OF CABOTAGE:
THE GLOBAL FIGHT
TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET**

**L'IMPORTANCE DU CABOTAGE:
LA LUTTE MONDIALE POUR
PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE**

CABOTAGE IN RUSSIA



The SUR Demands Measures to Increase and Protect Jobs for Russian Seafarers in National Cabotage

The Seafarers Union of Russia (SUR) believes that cabotage should be reserved for national flag vessels and the retention and extension of cabotage at the national level is the way to secure sustainable long-term employment for seafarers on board ships engaged in regular trades within the country.

The above concept, fully supported by the inter-national maritime trade unions, contains the sound logic of the availability of well-paid, secure jobs for national seafarers on the national flag vessels.

Yet the reality of the situation is more complex and is influenced by many circumstances.

In Russia, the access for domestic trade is granted only to vessels under the Russian flag with no restrictions. At the same time, many international companies are interested in participating in dredging, carriage, oil and gas industry projects without a long-term flag change.

The Russian government is acting in the best interests of the national shipping industry but does not want to close the country to foreign investments. The government therefore has the authority to grant cabotage to vessels under non-Russian flags using international crews.

Russia's Ministry of Transport is authorized to consider applications of shipowners for cabotage permits. These permits allow to involve foreign-flagged vessels in transportation of goods and performance of offshore works in Russian territorial waters.

All mining projects in the Arctic involve the use of an expensive ice fleet, and to reduce the cost of the transportation scheme, it is planned to transfer cargo from ice-class vessels to ordinary vessels in the ice-free ports of the Russian Federation, primarily in Murmansk and Petropavlovsk-Kamchatsky. This means that cargo transportation from the Arctic to, for example, Murmansk is cabotage. Thus, by default Russian flag vessels have the exclusive right to transport oil, gas and coal extracted and loaded on the Northern Sea Route.

The first to face the lack of a sufficient number of vessels under the Russian flag was NOVATEK, which sought an exception for the fleet operating on Yamal LNG

As a result, the company received permission to transport LNG and gas condensate by 26 tankers under a foreign flag with international crews until 2044. The government also allowed the export of these goods from the port of Sabetta until the end of 2021.

American ExxonMobil also had problems. Floating drilling rigs, as well as seismic exploration vessels under a foreign flag for work on the continental shelf of the Russian Federation, were also banned. ExxonMobil asked the government about the possibility of using foreign vessels for the development of the Sakhalin-1 project, since there are very few such vessels under the Russian flag. In addition,



Yury Sukhorukov – President of the Seafarers Union of Russia (SUR /
Président du Syndicat des marins de Russie

Gazprom stated that it was necessary to allow the use of foreign-flagged vessels on the Arctic shelf in the absence of Russian equivalents.

These and similar developments are creating a lot of new challenges for the SUR. The Union opposes such special permissions on all government as well as business levels, but at the same time has to face the reality.

Now the priority of the Union is not only to increase a number of jobs for the national seafarers, but also to ensure that the foreign companies provide equal or better social conditions and wages for their seafarers.

This will require a harder political push on the national level as well as closer work with the International Transport Workers' Federation (ITF) and in particular with the fraternal trade unions who are in social dialog with foreign Companies involved in Russian cabotage.

**THE IMPORTANCE OF CABOTAGE:
THE GLOBAL FIGHT
TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET**

**L'IMPORTANCE DU CABOTAGE:
LA LUTTE MONDIALE POUR
PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE**

LE CABOTAGE EN RUSSIE



Le Syndicat des marins de Russie exige des mesures pour augmenter et protéger les emplois des marins russes dans le cabotage national

Le Syndicat des marins de Russie estime que le cabotage doit être réservé aux navires battant pavillon national et que le maintien et l'extension du cabotage au niveau national est le moyen de garantir un emploi durable à long terme pour les marins à bord des navires effectuant un commerce régulier dans le pays.

Ce concept est fermement soutenu par les syndicats maritimes internationaux et découle d'une logique saine selon laquelle la disponibilité d'emplois bien rémunérés et sûrs pour les marins nationaux naviguant sur les navires battant pavillon russe est assurée.

Pourtant, la réalité de la situation est plus complexe et informée par de nombreux facteurs.

En Russie, l'accès au commerce intérieur n'est accordé sans restriction qu'aux navires battant pavillon russe. Par ailleurs, de nombreuses sociétés internationales souhaitent participer à des projets de dragage, de transport, d'industrie pétrolière et gazière sans changement de pavillon à long terme.

Le gouvernement russe agit dans le meilleur intérêt de son industrie maritime nationale, mais ne veut pas fermer le pays aux investissements étrangers. Le gouvernement a donc le pouvoir d'accorder le droit de cabotage aux navires battant pavillon non russe employant des équipages internationaux.

Le ministère russe des transports est autorisé à examiner les demandes de permis de cabotage présentées par les armateurs. Ces permis permettent de faire participer des navires battant pavillon étranger au transport de marchandises et à l'exécution de travaux offshore dans les eaux territoriales russes.

Tous les projets miniers dans l'Arctique impliquent le recours à des navires de classe glace coûteux. Pour réduire le coût du transport, il est prévu de transférer les cargaisons des navires de classe glace vers des navires standards dans les ports libres de glace de la Fédération de Russie, principalement à Mourmansk et Petropavlovsk-Kamchatsky. Conséquemment, le transport de marchandises de l'Arctique vers Mourmansk, par exemple, relève du cabotage. Ainsi, par défaut, les navires battant pavillon russe ont le droit exclusif de transporter du pétrole, du gaz et du charbon extraits et chargés sur la route maritime du Nord.

La première entreprise à être confrontée à l'absence d'un nombre suffisant de navires sous pavillon russe a été NOVATEK, qui a demandé une exception pour sa flotte opérant sur Yamal LNG

En conséquence, la société a reçu l'autorisation de transporter du GNL et du condensat de gaz par 26 navires-citernes sous pavillon étranger avec des équipages internationaux jusqu'en 2044. Le gouvernement a également autorisé l'exportation de ces marchandises depuis le port de Sabetta jusqu'à la fin de 2021.

La société américaine ExxonMobil a également fait face des problèmes. Les plateformes de forage flottantes, ainsi que les navires d'exploration sismique

battant pavillon étranger pour travailler sur le plateau continental de la Fédération de Russie, ont également été interdits. ExxonMobil a demandé au gouvernement s'il était possible d'utiliser des navires étrangers pour le développement du projet Sakhaline-1, car il y a très peu de navires de ce type sous pavillon russe. En outre, Gazprom a déclaré qu'il était nécessaire d'autoriser l'utilisation de navires battant pavillon étranger sur le plateau arctique en l'absence d'équivalents russes.

Ces développements et d'autres du même ordre créent de nombreux nouveaux défis pour le Syndicat des marins de Russie. Le Syndicat s'oppose à de telles permissions spéciales à tous les niveaux du gouvernement et des entreprises, mais doit en même temps faire face à la réalité.

Aujourd'hui, la priorité du Syndicat n'est pas seulement d'augmenter le nombre d'emplois pour les marins nationaux, mais aussi de s'assurer que les compagnies étrangères offrent des conditions sociales et des salaires égaux ou meilleurs à leurs marins.

Cela nécessitera une pression politique plus forte au niveau national ainsi qu'une collaboration plus étroite avec la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et en particulier avec les syndicats affiliés qui entretiennent un dialogue social avec les compagnies étrangères impliquées dans le cabotage russe.

CABOTAGE LAWS:

- ✓ **CREATE JOBS AND RETAIN SKILLED MARITIME WORKERS**
- ✓ **PROMOTE FAIR COMPETITION**
- ✓ **PROMOTE SAFETY AND SECURITY OF SHIPS**
- ✓ **ENHANCE MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION**
- ✓ **PRESERVE MARITIME KNOWLEDGE AND TECHNOLOGY**
- ✓ **BOLSTER NATIONAL AND ENVIRONMENTAL SECURITY**



ITF CABOTAGE TASK FORCE
PROTECTING NATIONAL FLAG SHIPPING

**L'IMPORTANCE DU CABOTAGE:
LA LUTTE MONDIALE POUR
PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE**

**THE IMPORTANCE OF CABOTAGE:
THE GLOBAL FIGHT
TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET**

LE CABOTAGE EN INDE



Un nouvel assouplissement du cabotage portera préjudice aux marins indiens

L'Inde est et a toujours été un pays à forte densité de main-d'œuvre. Avec une population importante et une main-d'œuvre jeune, les Indiens ont besoin d'emplois rémunérés. L'une des sources d'emploi les plus fiables et les plus importantes est le travail sur les navires marchands. Les marins doivent choisir entre travailler sur des navires battant pavillon indien ou étranger. Plus de 70 % des marins travaillent sur des navires battant pavillon étranger. Les 30 % restants ont un emploi rémunéré sur des navires battant pavillon indien.

Un grand nombre de marins, bien qu'ayant d'autres opportunités, souhaitent continuer à travailler sur des navires battant pavillon indien; la ferveur nationaliste de travailler sur un navire battant pavillon national ne peut être expliquée et doit être vécue personnellement. Les marins et leurs familles sont fiers de contribuer directement à l'économie indienne.

La condition statutaire est que seuls les marins indiens peuvent être employés sur les navires battant pavillon indien. Ce sont nos emplois indiens par défaut, avec des contrôles et des équilibres mise en place en faveur des marins qui travaillent à bord depuis des décennies. Nombre de ces navires sont également engagés dans le commerce de cabotage sur la côte indienne.

La majeure partie du commerce sur la côte indienne est effectuée par des navires battant pavillon étranger. Si une cargaison est disponible, les navires battant pavillon indien ont le premier droit de refus. En plus de soutenir les armateurs indiens, cela représente également un emploi automatique pour des milliers de marins indiens.

Les armateurs indiens transportent toutes sortes de marchandises, y compris sur les routes des îles lointaines, qui ne sont pas très rentables mais qui ont une importance stratégique et sociale. Si le cabotage est encore assoupli, cela sera préjudiciable aux intérêts des armateurs et des marins indiens. La position de l'Inde comme nation maritime traditionnelle d'armateurs et de fournisseurs de main-d'œuvre disparaîtra dans les années à venir. Le tonnage indien va diminuer de façon spectaculaire. L'assouplissement du cabotage ne s'arrêtera pas là. Il ira effrontément plus loin dans d'autres zones maritimes et aussi sur d'autres types de navires, pas seulement les navires côtiers.



Abdulgani Serang,
General Secretary - National Union of Seafarers of India

En ces temps de concurrence féroce, tout ce qui a été réalisé par les syndicats dans l'esprit de la négociation collective sera érodé, ce qui conduira à l'exploitation des marins et à un nivellement par le bas. Il y aura une érosion de la dignité humaine et du travail. Garder ou lutter pour garder un emploi actuel sera une nécessité.

Les armateurs indiens auront du mal à suivre le rythme en l'absence de cabotage. Ils seront obligés de battre le pavillon indien et de revenir pour faire des affaires avec des marins non indiens. En cas d'agression ou de crise, les navires battant pavillon indien qui naviguent actuellement ne seront plus disponibles et l'économie indienne sera à la merci et aux grés des navires battant pavillon étranger. À cause du boom, les entreprises étrangères vivront de l'économie indienne, en monopole et en dictant leurs conditions. Il y aura également des transferts de technologie limités dans les opérations spécialisées.

Des enquêtes menées par Seafarers Rights

International (SRI) montrent que dans 91 pays du monde, il existe des lois qui reflètent des décisions politiques selon lesquelles certaines formes de restrictions à l'encontre des navires étrangers dans le commerce de cabotage maritime sont dans l'intérêt national. Parmi ces pays figurent certains des principaux pays maritimes du monde, comme la Chine, les États-Unis d'Amérique, la Russie, le Japon, la République de Corée, le Brésil, le Chili, l'Argentine, le Canada et l'Australie.

En termes romantiques, les marins indiens travaillant sur des navires battant pavillon indien se sentent toujours près de chez eux, pensent à leurs familles qui sont proches, tout en se sentant fiers de pouvoir soutenir et servir leurs communautés en mer. Le maintien d'un cabotage fort est essentiel pour garantir que le pays et l'économie continuent de travailler main dans la main au profit de nos communautés, tout en permettant aux marins indiens de rendre la pareille et d'être fiers de travailler sur leurs propres côtes.

**L'IMPORTANCE DU CABOTAGE:
LA LUTTE MONDIALE POUR
PROTÉGER LA FLOTTE DOMESTIQUE**

**THE IMPORTANCE OF CABOTAGE:
THE GLOBAL FIGHT
TO PROTECT THE DOMESTIC FLEET**

CABOTAGE IN INDIA



Further Relaxation of Cabotage Will be Detrimental to Indian Seafarers

India is and has always been a labour intensive country. With a large population and young workforce, Indians need to have gainful employment. One of the most reliable and important sources of employment is to work on merchant ships. People are forced to make choices and one of the choices is to work on Indian or foreign flag ships. More than 70 percent of the seafarers work on foreign flag ships. The remaining 30 per cent are gainfully employed on Indian flag ships.

A large number of seafarers, despite having opportunities, wish to continue to work on Indian flag ships. Amongst other reasons, the passion, nationalistic fervour of working in ones own country flag ship cannot be explained and needs to be experienced personally. The seafarers and their families are proud to feel their direct contribution to the Indian economy.

The statutory position is that on Indian flag vessels, only Indian seafarers can be employed. These are our Indian jobs by default, with checks and balances in the favour of the seafarers working onboard for decades. Many of these ships are also engaged in cabotage trade on the Indian coast.

The bulk of the trade on the Indian coast is carried on foreign flag ships. If cargo is available, then the first right of refusal is by the Indian flag ships. In addition to supporting the Indian shipowners, it also is automatic employment for thousands of Indian seafarers.

The Indian shipowners carry all sorts of cargo, including in routes of far flung islands, not so profitable but of strategic and social importance. If cabotage is relaxed further, it will be detrimental to the interest of the Indian shipowners and seafarers alike. The label of India as a traditional maritime nation of shipowners and labour supply nation will be lost in years to come. The Indian tonnage will drastically reduce. Cabotage relaxation will not stop here. It will brazenly go further in other maritime areas and also on other kinds of ships, not just coastal.

In the times of stiff competition, whatever has been achieved by the trade unions in the spirit of Collective Bargaining will be eroded, leading to the exploitation of seafarers leading to a race to the bottom. There will be erosion of human dignity and labour. Keeping or struggling to keep a present job will be a necessity.

Indian shipowners will struggle to keep pace in

absence of cabotage. They will be forced to flag out of India and come back to do business with non-Indian seafarers. In times of aggression or crisis, the Indian flag ships which are presently plying will no longer be available and the Indian economy will be at the mercy and whims of foreign flag ships. With the boom experienced, foreign companies will live off the Indian economy, monopolistic and dictating terms. There will also be restricted transfers of technology in specialised operations.

Surveys conducted by Seafarers Rights International (SRI) demonstrate that in 91 countries around the world, laws exist which reflect policy decisions to the effect that some forms of restrictions against foreign vessels in the maritime cabotage trade

is in the national interests. Prominent amongst such countries are some of the leading maritime nations of the world such as China, United States of America, Russia, Japan, Republic of Korea, Brazil, Chile, Argentina, Canada and Australia.

To put it romantically, Indian seafarers working on Indian flag vessels always feel near to their homes, thinking of their families who are close, while feeling proud to be able to support and serve their communities at sea. Maintaining strong cabotage is essential to ensuring that the country and the economy continue to work hand in hand to benefit our communities, while allowing Indian seafarers to give back and take pride in working along their own coasts.

CABOTAGE LAWS EXIST ACROSS:

- 91 COUNTRIES**
- OF THE WORLD'S COASTLINES OF UN MARITIME STATES**
- EVERY GEOGRAPHIC REGION OF THE WORLD**
- ALL POLITICAL, ECONOMIC AND LEGAL SYSTEMS**

ITF CABOTAGE TASK FORCE
PROTECTING NATIONAL FLAG SHIPPING

DAY OF THE SEAFARER 2021

*Thank you Seafarers!
Merci les marins!*



DAY OF THE SEAFARER
— 25 JUNE —

