

The Canadian Sailor Le Marin canadien

CANADIAN PUBLICATION
MAIL

CONTRACT NO.: 40051129

March / Mars
2022

Proudly printed in Canada - Imprimé avec fierté au Canada



James Given, President

The Government of Canada Must Invest in Canadian Seafarers to Alleviate Supply Chain Issues

As Canadian negotiators and the department of Foreign Affairs and International Trade prepare for upcoming negotiations on a Canada-U.K. Trade Agreement, Canadian workers across the country must sit back and hope for a positive result. As is often the case, working women and men are forced to take a back seat to a trade deal that could have major ramifications on their respective industries, with little insight or knowledge about the impacts and compromises made until the deal is signed and the agreement is solidified.

At the negotiating table, concessions are often made at the last minute, and often these concessions are to the detriment to the working class. With a great deal of attention being paid to supply chain vulnerabilities and potential improvements, the transportation sector, including the thousands of Canadian seafarers and SIU Members that move the goods and supplies Canadians use every day,

are at risk of being a bargaining chip in Canada's negotiating strategy. As your Union, our goal is to ensure that our collective voices are heard by Canadian negotiators as they move forward with this new deal and our solution to supply chain issues is not investment in foreign shipping, but the exact opposite.

The Coasting Trade Act and Canada's cabotage system, which is critical to Canada's seafarers and their livelihood, is assessed as a potential bargaining item with almost every trade agreement that surfaces. Despite the pleas that labour organizations make to the government every time the topic arises, we must make the same argument and remind negotiators of the same facts with every new negotiation. Canadian transportation workers depend on Canada's cabotage regime. It is the only system in place that provides security and safety for our nations supply chain and without it, opens Canadian waterways,

skies and highways to international companies that pay workers pennies on the dollar, operate with little to no oversight, and is the root cause for a humanitarian crisis at sea that has been devastating international transport workers and seafarers for years.

Cabotage in Canada keeps our transport workers on the job and defends Canadian workers from unfair competition. International companies that would be allowed to operate in Canada without cabotage would effectively dismantle our supply chain as we know it, increasing reliance on foreign shipping and trucking, and would put hundreds of thousands of hard-working Canadians out of a job.

Supply chain vulnerabilities are at the forefront of the minds of many who deal in imports and exports with the Government of Canada, especially after the COVID-19 Pandemic exposed the weaknesses with

The Canadian Sailor  Le Marin
Canadien

ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129

Follow us on:
Retrouvez nous sur :



www.seafarers.ca

**SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION
OF CANADA**

**SYNDICAT INTERNATIONAL
DES MARINS CANADIENS**



Jim Given
President / Président



Patrice Caron
Executive Vice-President
Vice-président exécutif



Mike Given
Secretary-Treasurer
Secrétaire-trésorier



Josh Sanders
Vice-President
Vice-président



Charles Etienne Aubry
Vice-President
Vice-président



Chris Given
Director of
Government Relations
Directeur des relations
gouvernementales

Headquarters
Quartiers Généraux
(Patrice Caron)
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél **514.931.7859**
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Records Department
Services des dossiers
9300 Henri-Bourassa Ouest,
Suite 280
Montreal, QC, H4S 1L5
Tél **514.931.7859**
Fax 514.931.3667
records@seafarers.ca

Newfoundland
Terre-Neuve
(Charles Etienne Aubry)
1601 Station C,
St. Johns, NFLD A1C 5P3
Tél **514.931.7859**
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

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

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

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

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

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

the structure of supply chains around the world. SIU of Canada Members are well aware of these issues and our Union leadership has been making it clear to the Government of Canada that the solution to these problems is not increasing reliance on foreign shipping, but rather increasing our domestic capabilities and investing in Canadian seafarers to do the job. We know that by increasing our own national ability to transport goods to our ports, we reduce our dependency on foreign shipping and foreign companies who see events like a global pandemic as an opportunity to increase container costs, which intensifies supply chain issues.

It is also clear that greater cooperation is needed by all sectors in the transportation industry, especially between the marine, trucking and rail sectors to help each other and collaborate on ways to help improve the efficiency of cargo movements throughout the country. If there are a backlog of trucks waiting to pick up containers in a port, increasing short-sea shipping could help to divert some of that backlog and speed up the process. This would help to avoid the situation we have seen in Vancouver and outside of Montreal in recent months, where container ships are anchored for weeks outside the port waiting for their turn to unload, due to the containers not being

able to be moved out of the port quick enough.

The SIU of Canada will be making an official submission that details some of these solutions and recommendations to Transport Canada in light of their recent creation of a Supply Chain Summit and will continue to ensure that we are at the table for all decisions made regarding the marine sector. Investment in our Members and in Canadian shipping is the obvious solution, and we hope to see this position become cemented in policy.

Le gouvernement du Canada doit investir dans les marins canadiens pour remédier aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement

Alors que les négociateurs canadiens et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international se préparent aux prochaines négociations d'un accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni, les travailleurs canadiens de tout le pays doivent rester assis et espérer un résultat positif. Comme c'est souvent le cas, les travailleurs et les travailleuses sont obligés de se tenir à l'écart d'un accord commercial qui pourrait avoir des ramifications majeures sur leurs industries respectives, sans avoir une idée ou une connaissance précise des impacts et des compromis faits jusqu'à ce que l'accord soit signé et solidifié.

À la table des négociations, les concessions sont souvent faites à la dernière minute, et souvent ces concessions se font au détriment de la classe ouvrière. Avec une grande attention portée aux vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement et aux améliorations potentielles, le secteur des transports – y compris les milliers de marins canadiens et de membres du SIMC qui transportent les biens et les fournitures que les Canadiens utilisent chaque jour – risque d'être une monnaie d'échange dans la stratégie de négociation du Canada. En tant que syndicat, notre objectif est de veiller à ce que nos voix collectives soient entendues par les négociateurs canadiens alors qu'ils vont de l'avant avec ce nouvel accord, et notre solution aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement n'est pas d'investir dans le transport maritime étranger, mais tout le contraire.

La Loi sur le cabotage et le système de cabotage du Canada, qui sont essentiels pour les marins canadiens et leur gagne-pain, sont considérés comme des éléments de négociation potentiels dans presque tous les accords commerciaux qui font surface. Malgré les plaidoyers que les organisations syndicales adressent au gouvernement chaque fois que le sujet est abordé, nous devons présenter le même argument et rappeler aux négociateurs les mêmes faits à chaque nouvelle négociation. Les travailleurs canadiens du transport dépendent du régime de cabotage du Canada. C'est le seul système en place qui assure la sécurité et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement de notre pays. Sans lui, les voies navigables, le ciel et les autoroutes du Canada sont ouverts aux entreprises internationales qui paient les travailleurs pour quelques centimes de dollars, opèrent avec peu ou pas de surveillance et sont à l'origine d'une crise humanitaire en mer qui dévaste les travailleurs du transport international et les marins depuis des années.

Le cabotage au Canada permet de garder nos travailleurs du transport au travail et de défendre les travailleurs canadiens contre la concurrence déloyale. Les entreprises internationales qui seraient autorisées à opérer au Canada sans cabotage démantèleraient effectivement notre chaîne d'approvisionnement

telle que nous la connaissons, en augmentant la dépendance à l'égard du transport maritime et routier étranger, et mettraient au chômage des centaines de milliers de travailleurs canadiens.

Les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement sont au premier plan des préoccupations de nombreuses personnes qui traitent des importations et des exportations avec le gouvernement du Canada, surtout depuis que la pandémie de la COVID-19 a révélé les faiblesses des structures de la chaîne d'approvisionnement dans le monde. Les membres du SIMC du Canada sont conscients de ces problèmes et la direction du syndicat a clairement fait comprendre au gouvernement du Canada que la solution à ces problèmes ne réside pas dans une dépendance accrue à l'égard du transport maritime étranger, mais plutôt dans l'augmentation de nos capacités nationales et dans l'investissement dans les marins canadiens pour faire le travail. Nous savons qu'en augmentant notre propre capacité nationale à transporter des marchandises vers nos ports, nous réduisons notre dépendance à l'égard du transport maritime étranger et des entreprises étrangères qui voient dans des événements comme une pandémie mondiale une occasion d'augmenter les coûts des conteneurs, ce qui intensifie les problèmes de la chaîne d'approvisionnement.

Il est également évident que tous les secteurs de l'industrie des transports, en particulier les secteurs maritime, routier et ferroviaire, doivent coopérer davantage pour s'entraider et trouver des moyens d'améliorer l'efficacité des mouvements de marchandises dans tout le pays. S'il y a un arriéré de camions qui attendent de prendre des conteneurs dans un port, l'augmentation du transport maritime à courte distance pourrait aider à détourner une partie de cet arriéré et à accélérer le processus. Ce processus permettrait d'éviter la situation que nous avons observée à Vancouver et aux alentours de Montréal au cours des derniers mois, où des porte-conteneurs sont ancrés pendant des semaines à l'extérieur du port en attendant leur tour de déchargement, parce que les conteneurs ne peuvent pas être déplacés hors du port assez rapidement.

Le SIMC présentera une soumission officielle détaillant certaines de ces solutions et ces recommandations à Transports Canada, à la lumière de la création récente par Transports Canada d'un Sommet de la chaîne d'approvisionnement. Le syndicat continuera à s'assurer que nous sommes à la table pour toutes les décisions prises concernant le secteur maritime. L'investissement dans nos membres et dans le transport maritime canadien est la solution évidente, et nous espérons voir cette position cimentée dans la politique.

Patrice Caron, Vice-président exécutif

Les propositions de changement à votre convention collective

En 2022, plusieurs d'entre vous seront appelés à travailler sur les propositions de changement à votre convention collective. Il est important de rappeler que cet exercice est essentiel. Tous les employés concernés devraient y participer activement, poser des questions et s'affirmer. Nous voulons vous entendre. De près ou de loin, l'inclusion est la clef du succès. Les propositions de changements de conditions de travail devraient être discutées par la majorité des employés, des plus jeunes aux plus expérimentés. Il est important d'inclure, d'écouter et de débattre des idées. Vous serez guidés par votre délégué et nos professionnels. N'hésiter surtout pas à poser des questions. Le travail sera ardu, mais très intéressant. Vous en sortirez grandi et aurez une meilleure connaissance de votre convention collective.

Taux de syndicalisation à la hausse

À Terre-Neuve-et-Labrador le taux de syndicalisation se maintient à 40,2 %, suivi du Québec qui a vu une remontée de la présence syndicale à un niveau jamais atteint depuis 2006, soit 39,9 %. Quant à l'Ontario, le taux se maintient à 26,8 %, et en Colombie-Britannique, à 30 %. Le taux de syndicalisation au Canada est à 30,2 % qui lui est deux fois plus élevé qu'aux États-Unis. Plus de 38 000 personnes syndiquées, soit 3%, ont perdu leurs emplois alors que chez les non-syndiqués, plus de 6%, soit 140 000 personnes, se sont vu montrer la porte par leur employeur. Il va sans dire que le fait d'être syndiqué apporte une protection accrue en tout temps. Un phénomène intéressant à noter est le groupe d'âge des plus syndiqué. La palme va aux 45 à 54 ans qui représentent environ 45 % des travailleurs et travailleuses syndiqués. Pour leur part, les 25 à 44 ans sont à 42,3 %. Une autre statistique intéressante est la proportion de femmes syndiquées, qui est plus élevée que celle des hommes, se chiffrant à 41,2 % versus 38,8 % pour les hommes. Il y a certainement de la place pour toutes celles intéressées par le domaine (certaines données proviennent de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et de Statistiques Canada)

À la fin décembre 2021, après huit ans à la barre du Comité sectoriel de la main d'œuvre maritime (CSMOIN), j'ai remis ma démission à titre de coprésident. Durant ces huit années, nous avons travaillé à obtenir le plus possible de subventions afin que nos membres afin puissent accéder à des formations réglementées et adaptées. Nous avons aussi conçu des formations autant pour les employés de bureau que ceux et celles qui œuvrent dans des métiers connexes. Le DEP en matelotage est un bon exemple du travail accompli et de la valeur ajoutée que représente le comité sectoriel. Nous avons travaillé à faire connaître le domaine maritime à la classe politique, et ce, à chaque changement de gouvernement. Nous avons élaboré des outils pour aider les plus jeunes à découvrir et comprendre le domaine maritime via différents programmes. Nous avons développé des colloques où les jeunes avaient le loisir de donner leurs avis sur leurs conditions de travail et sur ce qui les allumait. Ces mêmes jeunes pouvaient entendre des personnes plus expérimentées les raisons de certaines conditions de travail. Ces

échanges nous ont tous aidés à mieux nous comprendre et faire avancer la cause des travailleurs/travailleuses du domaine maritime. Ces discussions ont toujours été très instructives, car les jeunes ont des besoins différents. Ces colloques nous ont ouvert les yeux sur bien des points de vue différents. À compter du 1er janvier 2022, Charles Étienne Aubry, vice-président Côte Est, pourra désormais maintenir le phare et continuer le travail de représentation des travailleurs maritimes. Nous lui souhaitons bonne chance dans ces nouvelles fonctions. Pour l'année se terminant en mars 2022, notre coordinatrice Marie Josée Sinclair a été en mesure de fournir des formations réglementées à la hauteur de près de \$20,000 aux membres du SIMC. Pour avoir droit à une formation subventionnée par le gouvernement du Québec, il faut être résident de la province de Québec et être prestataire de l'assurance-emploi. Ceux et celles intéressé(e)s doivent remplir une fiche d'intérêt disponible auprès de leur répartiteur.

Le conseil de révision des griefs a siégé à trois reprises depuis janvier 2022. Nous avons été en mesure de statuer sur plusieurs griefs, soit de retirer ceux non fondés et d'en soumettre d'autres à nos avocats pour obtenir des avis légaux. De plus, certains griefs ont été référés à l'arbitrage. Je désire rappeler aux membres que lorsqu'ils déposent un grief, ils doivent bien suivre la procédure établie dans leur convention collective, de respecter les délais et d'informer leur délégué, qui leur prêtera main forte au besoin. Notez que lorsqu'un grief est déposé, celui-ci a force légale. Le membre qui a déposé le grief doit demeurer disponible et répondre à toute question de la part de nos agents de port. Ces enquêtes sont significatives, car prises à la légère, ils pourraient rendre un grief caduc.

Il existe différents types de grief. Le grief individuel est une plainte d'un membre concernant une action ou une pratique de la partie patronale considérée déloyale. Pour sa part, le grief collectif est déposé par un groupe d'employés qui se sent lésé de la même façon et au cours de la même période. Quant au grief de principe, il s'agit d'une plainte déposée par le Syndicat relativement à une action de la direction. Finalement, le grief syndical est déposé lorsqu'un conflit survient entre les partis représentant la convention collective. Quel que soit le type de grief déposé, ces documents ont valeur légale et sont traités avec la plus haute importance.

L'année 2022 a malheureusement débuté avec un tragique accident de travail sur un navire de la CTMA des Îles-de-la-Madeleine. Lors de manœuvres à quai, une amarre très tendue serait sortie du bollard pour venir frapper un jeune officier de plein fouet. Le coup a été fatal. Ce n'est pas la première fois qu'un tel accident se produit. Nous rappelons à tous les membres l'importance d'être bien protégé lors de ces manœuvres et de ne jamais se laisser distraire. Nous étudierons le rapport de la CNESST pour demander aux entreprises de modifier leurs méthodes afin de minimiser les dangers.

Je vous souhaite une excellente saison. Demeurez vigilants et prudents.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Glenda Peattie, Johoven Abel, Adrian Norberg, Skylar Courtoreille, Stephen Wright, Harry Vautier (Nanukput - ORSI)

Changes to your collective bargaining agreement

In 2022, many of you will be called upon to work on proposals for changes to your collective bargaining agreement. Keep in mind that this exercise is an essential one. All affected employees should actively participate, ask questions and be assertive. We want to hear from you. Inclusion is always the key to success. Proposals for changes to working conditions should be discussed by the majority of employees, from the youngest to the most experienced. It is critical to include, listen to and debate ideas. You'll be guided in this process by your delegate and our professionals. Don't hesitate to ask questions. The work is hard, but very interesting and worthwhile. Moreover, you'll gain much better knowledge of your collective bargaining agreement.

Unionization rate on the rise

In Newfoundland and Labrador, the unionization rate remains at 40.2%, followed by Quebec, which has seen a rise in union presence to a level not seen since 2006, at 39.9%. Ontario's rate remains at 26.8% and British Columbia's at 30%. Canada's overall unionization rate is 30.2%, which is twice as high as in the US. More than 38,000 union members, or 3%, have lost their jobs, while among non-union members, more than 6%, or 140,000 people, have been shown the door by their employers. It goes without saying that being a union member provides greater protection at all times. An interesting phenomenon to note is the age group of the most unionized. The 45-54 age group is the most unionized, accounting for about 45% of unionized workers. The 25-44 age group accounts for 42.3%. Another interesting statistic is the proportion of women in unions, which is higher than that of men, at 41.2% versus 38.8% for men. There is certainly room for all those interested in the field (some data comes from the Institut de la statistique du Québec (ISQ) and Statistics Canada).

At the end of December 2021, after eight years at the helm of the Comité sectoriel de la main d'oeuvre maritime (CSMOIN), I resigned as Co-Chair. During these eight years, we worked to obtain as many subsidies as possible so that our members could have access to regulated and tailored training. We also developed training for office workers as well as for those working in related trades. The DEP in Seamanship is a good example of the work we accomplished and the added value that the Sectoral Committee represents. We worked to raise awareness of the maritime sector among politicians with each change of government. We also developed tools to help young people discover and understand the maritime sector through various programs. We developed seminars during which young people could share their thoughts about their working conditions and their interests. These same young people got to hear from more experienced people about the reasons for certain working conditions. These exchanges helped us all understand each other better and advance the cause of maritime workers. These discussions were always very informative, as young people have different needs. These seminars opened our eyes to many points of view. As of January 1, 2022, Charles Étienne Aubry, Vice-President East Coast, will man the lighthouse and continue the work of representing maritime workers. I wish him well in his new role. For the year ending March 2022, our coordinator Marie Josée Sinclair was able to secure almost \$20,000 for regulated training for SIU members. To be eligible for training subsidized by the Quebec government, you must be a resident of Quebec and a recipient of Employment Insurance. Those interested must fill out an interest form available from their dispatcher.

The Grievance Review Board has held meetings three times since January 2022. We were able to rule on several grievances, withdrawing those that

are unfounded and referring others to our lawyers for legal advice. Moreover, some grievances have been referred to arbitration. I would like to remind members that when they file a grievance, they must follow the procedure set out in their collective agreement, respect the time limits, and inform their delegate, who will assist them if necessary. Note that once a grievance is filed, it has legal standing. The member who filed the grievance must remain available and answer any questions from our port agents. These enquiries are significant; taking them lightly could render a grievance null and void.

Many types of grievance exist. An individual grievance is a complaint filed by a member about an employer's action or practice that is considered unfair. A group grievance is filed by a group of employees who feel aggrieved in the same way and over the same period. A policy grievance is a complaint filed by the Union regarding a management action. Finally, a union grievance is filed when a dispute arises between the parties representing the collective bargaining agreement. Regardless of the type of grievance filed, these documents have legal standing and are treated with the utmost importance.

Unfortunately, 2022 began with a tragic work accident on a CTMA Magdalen Islands vessel. During dockside manoeuvres, a very taut mooring line came out of the bollard and struck a young officer head-on. The blow was fatal. This is not the first time such an accident has occurred. We remind all members of the importance of being well protected during these manoeuvres and never letting themselves be distracted. We will study the CNESST report to ask companies to modify their methods to minimize the dangers.

May all of you have a great season. Please stay vigilant and be careful.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Danny Poirier, Scott Minoza, Dennis Bonnetrouge, Florence Gordon, Craig Higgins, Aldwin Maderal (Vic Ingraham - ORSI)

Josh Sanders, Vice-President Great Lakes and West Coast

THOROLD OFFICE

We start 2022 more optimistic than the year prior now that we are seeing COVID-19 cases steadily decline and restrictions continue to be suspended by the various Provinces. We have been in constant discussion with the Chamber of Marine Commerce and all our contracted companies to ensure a responsible approach is followed as we move forward regarding shore leave, crew changes, and managing positive COVID-19 cases. Our top priority has been and will continue to be the health and safety of our Members who have sacrificed and endured throughout the pandemic. Our Members have rallied together to make sure each other and their families were safe and could keep working while other industries were at times completely shut down.

We are very excited for the start of another sailing season in 2022. The Welland Canal is scheduled to open on March 24th and the lower Seaway is scheduled to open on March 22nd.

Although there are three vessels with Algoma

Central Corporation on long term lay-up status this spring due to last years limited grain harvest, as well as two other ACC vessels that will likely fit out late, other vessels with ACC and all other companies are reporting steady contracts for the season with no interruptions.

Canada Steamship Lines new self-unloading vessel, the CSL Nukumi (Mi'kmaq word for Grandmother), is currently sailing towards Canada and should be arriving in Halifax by the end of March. This vessel has been built to the Seaway maximum capacity and has a similar design to a tanker. She has been designed to be able to access ports during low tide and have better stability in the Gulf. She has a draft of 5.5m and will require less ballast while also having the latest technology onboard including updated water ballast treatment systems to comply with US and IMO ballast water regulations.

The new crew for this vessel will receive approx., two to three weeks of training in Halifax and

CSL has also worked with Georgian college to include this vessels handling characteristics in the training simulator.

On February 2nd, Transport Canada issued SSB No.:03 2022, This notice explains that any Marine Medical Certificate that would have expired on or after February 1, 2022 but before April 1, 2022, is granted a two-month extension.

In discussions with Transport Canada they explained they are still experiencing backlogs in processing medical certificates. This is due in part to staffing issues and also COVID-19 social distancing measures put in place within their offices. As we have mentioned before, if your provisional medical certificate is due to expire within 30 days, contact Transport Canada. If you do not receive a response or your certificate and your provisional is due to expire within three weeks, **please contact your local Union hall and we will contact Transport Canada on your behalf.**

Negotiations

Seaspan Ferries

Since the last issue of The Canadian Sailor, the SIU and the negotiating committee have been working tirelessly with the Company toward a deal that is fair for our Members. In early November we filed for mediation with the Government mediation division and mediation sessions were held multiple times between Nov. 18th, 2021 through to the end of 2021. During a meeting on Dec. 23rd we had reached an impasse on a few major outstanding issues. After the Holidays, we held a strike mandate vote, the results of which were that 100% of the SIU

Members employed at Seaspan Ferries would authorize the SIU negotiation committee to issue strike notice in order to achieve a collective agreement. We met with the Company and the Mediator on January 17th informing the company of the Members unified position. The SIU negotiation Committee along with your Union Representatives Anthony Cote, Paul MacDonald, and myself continued to negotiate with the company on the remaining outstanding issues with the assistance of the mediator during the meeting on Jan. 17th as well as additional mediation meetings held throughout the month of February, and again recently on March 2nd.

Progress continued during those meetings and at the conclusion of our last meeting on March 2nd we reached a tentative agreement. We are now in the process of arranging an online vote so that our Members at Seaspan have the opportunity to review the details of the tentative agreement and exercise their right to vote on the proposed changes.

Fraser River Pile and Dredge

Our negotiating committee met with the company multiple times in November and December, and again recently on February 18th with progress being made in each meeting. We have made improvements to the conditions according to our Members proposals and have begun our monetary discussions. We are scheduled to meet again near the end of March to continue those talks.

NACC

After receiving proposals from our Membership aboard the NACC vessels, we began negotiations on Jan. 25th where we met with the company and exchanged proposals. We have since met with the company many times, working to update the agreement language and work towards making improvements to the working conditions. With this being the first collective agreement since the inaugural agreement, there are now areas that need to be further clarified after the vessels have been in operation. We are currently setting dates to resume talks before the end of March while the vessels are fitting out and the NACC Quebec is scheduled to return from dry dock in Spain.

Pacific Coast Tow and Workboat Safety Advisory Group (PCTAG)

On January 26th, The SIU attended the newly created Pacific Coast Tow and Workboat Safety Advisory Group (PCTAG) meetings with Transport Canada. The PCTAG consists of 28 representatives of industry, labour, along with provincial and federal government officials. This is the beginning of a collaborative forum to raise issues, develop initiatives, and put forward practical solutions and industry best practices. We will also have the opportunity to present findings and make recommendations to federal

marine safety regulators and provincial occupational health and safety regulators in relation to potential changes in health and safety regimes, enforcement, and regulations. The SIU has a large Membership in the region, with a majority of those working aboard tow boats. We work tirelessly to improve the working conditions and safety of our Members and Canadian seafarers overall. We welcome any opportunity to further that goal through open and respectful dialogue.

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

BUREAU DE THOROLD

Representation Through Participation

It is our pleasure to provide you with the representation you deserve and we take great pride in helping our Sisters and Brothers of the sea with major and minor issues, negotiating improvements to your working conditions, answering questions, or just simply catching up and telling sea stories.

In order for your Union to provide the services that can make a difference in your lives, or the industry as a whole, it is important to participate. Individually and collectively. We are one team, and we have to work together to get the job done. Getting involved can be as simple as asking your Union Official a question, telling an official when something seems off, reviewing a contract with a delegate so the details are understood, or treating your other Sisters and Brothers with respect, even if you don't always see eye to eye. Participation can also take larger forms, such as filing a grievance when a contract is broken. Take action when issues arise as most agreements have strict timelines that must be followed in order to file a grievance.

When you file a grievance, you must participate in the investigation. If you are contacted by a Union Official about another Member's grievance, it is important that you participate in their grievance investigation in order for the SIU Official to gather all the facts in order to properly represent the Membership. If we resolve a grievance on a specific issue, it sets a precedent and helps to prevent those issues from happening in the future.

Participation is most important during negotiations. Negotiations will shape not only the wages and benefits, but more importantly, the working conditions while you are at sea. Consider and submit proposals on items you would like to see improved in your contract. Explain how the issue came up that led to the idea for the proposal and discuss with other members, your officials, and negotiation committee so they understand how the change will benefit the group.

It is vital to participate in the vote on your collective agreement and exercise your democratic rights as a SIU of Canada Member. After proposed changes have been negotiated and a tentative agreement has been presented for your consideration it is crucial that you understand the ways those changes will affect you. Ask questions when speaking to your official and allow them to explain what the intent of the changes are.

I want to thank all Members for your participation in helping us help you.

I hope you all have a safe season and don't hesitate to contact us!

Nous commençons l'année 2022 avec plus d'optimisme que l'année dernière, d'autant plus que les cas de COVID-19 sont en baisse constante et que les restrictions continuent d'être levées par les autorités des provinces. Nous avons été en discussion constante avec la Chambre de commerce maritime et toutes nos entreprises sous contrat pour assurer, à mesure que nous avançons, une approche responsable concernant les congés à terre, les changements d'équipage et la gestion des cas positifs de COVID-19. Notre priorité absolue a été et continuera d'être la santé et la sécurité de nos membres qui ont tant sacrifié et enduré tout au long de la pandémie. Nos membres se sont mobilisés pour s'assurer que leurs familles et leurs collègues étaient en sécurité et pouvaient continuer à travailler alors que d'autres industries étaient parfois complètement fermées.

Nous sommes très enthousiastes à l'idée de commencer une nouvelle saison de navigation. L'ouverture du canal Welland est prévue pour le 24 mars, et celle de la Voie maritime inférieure, pour le 22 mars.

Bien que trois navires d'Algoma Central Corporation aient été désarmés à long terme ce printemps en raison de la récolte limitée de céréales de l'année dernière, ainsi que deux autres navires d'ACC qui seront probablement armés tardivement, les autres navires d'ACC et toutes les autres compagnies font état de contrats stables et ininterrompus pour la saison.

Le nouveau navire auto-déchargeur de Canada Steamship Lines, le CSL Nukumi (mot mi'kmaq signifiant grand-mère), fait actuellement route vers le Canada et devrait arriver à Halifax d'ici la

fin mars. Ce navire a été construit pour la capacité maximale de la Voie maritime et a une conception similaire à celle d'un pétrolier. Il a été conçu pour pouvoir accéder aux ports à marée basse et avoir une meilleure stabilité dans le Golfe. Il a un tirant d'eau de 5,5 mètres et nécessitera moins de ballast tout en disposant des dernières technologies à bord, y compris des systèmes de traitement des eaux de ballast mis à jour pour se conformer aux réglementations américaines et de l'OMI sur les eaux de ballast.

Le nouvel équipage de ce navire recevra environ deux à trois semaines de formation à Halifax, et CSL a également travaillé avec le Georgian College pour inclure les caractéristiques de manœuvre de ce navire dans le simulateur de formation.

Le 2 février, Transports Canada a publié le BSN no:03 2022. Ce bulletin explique que tout certificat médical maritime qui aurait expiré le 1er février 2022 ou après, mais avant le 1er avril 2022, bénéficie d'une prolongation de deux mois.

Lors de discussions avec Transports Canada, nous avons appris qu'ils connaissent encore des retards dans le traitement des certificats médicaux. Cela est dû en partie à des problèmes de personnel et aussi aux mesures de distanciation sociale COVID-19 mises en place dans leurs bureaux. Comme nous l'avons déjà mentionné, si votre certificat médical provisoire doit expirer dans les 30 jours, contactez Transports Canada. Si vous ne recevez pas de réponse ou si votre certificat et certificat provisoire doit expirer dans les trois semaines, **veuillez contacter votre salle syndicale, et nous contacterons Transport Canada en votre nom.**

Groupe consultatif sur la sécurité des remorqueurs et des bateaux de travail de la côte Pacifique (Pacific Coast Tow and Workboat Safety Advisory Group – PCTAG)

Le 26 janvier, le SIMC a assisté aux réunions du nouveau Groupe consultatif sur la sécurité des remorqueurs et des bateaux de travail de la côte du Pacifique (PCTAG) avec Transports Canada. Le PCTAG est composé de 28 représentants de l'industrie, des syndicats et des gouvernements provinciaux et fédéraux. Il s'agit du début d'un forum de collaboration visant à soulever des questions, à élaborer des initiatives et à

proposer des solutions pratiques et des meilleures pratiques pour l'industrie. Nous aurons également l'occasion de présenter des résultats et de faire des recommandations aux régulateurs fédéraux de la sécurité maritime et aux régulateurs provinciaux de la santé et de la sécurité au travail en ce qui concerne des changements potentiels dans les régimes de santé et de sécurité, de leur application et la réglementation.

Le SIMC compte de nombreux membres dans la région, dont la majorité travaille à bord de remorqueurs. Nous travaillons sans relâche pour améliorer les conditions de travail et la sécurité de nos membres et des marins canadiens en général. Nous nous réjouissons de toute occasion de poursuivre cet objectif par un dialogue ouvert et respectueux.

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

BUREAU DE THOROLD

Négotiations

Seaspan Ferries

Depuis le dernier numéro du Marin, le SIMC et le comité de négociation ont travaillé sans relâche avec la compagnie afin de conclure un accord qui soit équitable pour nos membres. Début novembre, nous avons déposé une demande de médiation auprès de la division de médiation du gouvernement, et des séances de médiation ont eu lieu à plusieurs reprises entre le 18 novembre et la fin de l'année 2021. Lors d'une réunion le 23 décembre, nous sommes parvenus à une impasse sur quelques grandes questions en suspens. Après les Fêtes, nous avons organisé un vote sur le mandat de grève. Selon celui-ci, 100 % des membres du SIMC employés chez Seaspan Ferries autoriseraient le comité de négociation du SIMC à émettre un préavis de grève pour obtenir une convention collective. Nous avons rencontré la compagnie et le médiateur le 17 janvier pour informer la compagnie de la position unifiée des membres. Le comité de négociation du SIMC ainsi que vos représentants syndicaux Anthony Côté, Paul MacDonald et moi-même avons continué à négocier avec la compagnie sur les questions en suspens avec l'aide du médiateur lors d'une réunion le 17 janvier, ainsi que lors d'autres réunions de médiation qui ont eu lieu tout au long du mois de février, et encore récemment le 2 mars.

Les progrès se sont poursuivis au cours de ces réunions et, à l'issue de notre dernière réunion, le 2 mars, nous avons conclu un accord de principe. Nous sommes maintenant en train d'organiser un vote en ligne afin que nos membres qui travaillent chez Seaspan puissent examiner les détails de l'accord de principe et exercer leur droit de vote sur les changements proposés.

Fraser River Pile and Dredge

Notre comité de négociation a rencontré la compagnie à plusieurs reprises en novembre et en décembre, et encore le 18 février dernier, et des progrès ont été réalisés à chaque réunion. Nous avons apporté des améliorations aux conditions conformément aux propositions de nos membres et nous avons entamé nos discussions monétaires. Nous devons nous réunir à nouveau vers la fin du mois de mars pour poursuivre ces discussions.

NACC

Après avoir reçu des propositions de nos membres à bord des navires de NACC, nous avons entamé les négociations le 25 janvier lorsque nous avons rencontré la compagnie et échangé des propositions. Depuis, nous avons rencontré la compagnie à plusieurs reprises, afin de mettre à jour le libellé de la convention et d'améliorer les conditions de travail. Comme il s'agit de la première convention collective depuis l'accord inaugural, certains domaines doivent être clarifiés après l'exploitation des navires. Nous fixons actuellement des dates pour reprendre les pourparlers avant la fin du mois de mars, pendant que les navires sont en cours d'aménagement ; le NACC Québec doit revenir de cale sèche en Espagne.

La représentation par la participation

C'est avec plaisir que nous vous offrons la représentation que vous méritez, et nous sommes très fiers d'aider nos consœurs et confrères de la mer à résoudre des problèmes majeurs et mineurs, à négocier des améliorations de vos conditions de travail, à répondre à vos questions, ou tout

simplement à nous retrouver et à raconter des histoires de mer.

Pour que votre syndicat puisse fournir les services qui peuvent faire une différence dans vos vies, ou dans l'industrie dans son ensemble, votre participation est essentielle, tant sur le plan individuel que collectif. Nous formons une seule équipe et nous devons travailler ensemble pour que le travail soit fait. La participation peut consister en un geste aussi simple que de poser une question à votre responsable syndical, de signaler à un responsable que quelque chose ne va pas, de revoir un contrat avec un délégué pour en comprendre les détails ou de traiter vos autres consœurs et confrères avec respect, même si vous n'êtes pas toujours d'accord. La participation peut également prendre d'autres formes, comme le dépôt d'un grief lorsqu'un contrat est rompu. N'hésitez pas à agir lorsque des problèmes surviennent. La plupart des ententes prévoient des délais stricts qui doivent être respectés pour déposer un grief.

Lorsque vous déposez un grief, vous devez participer à l'enquête. Si un responsable syndical vous contacte au sujet du grief soumis par un autre membre, il est important que vous participiez à l'enquête sur le grief afin que le responsable du SIMC puisse rassembler tous les faits pour représenter correctement les membres. Si nous aboutissons à une résolution pour un grief sur une question spécifique, cela crée un précédent et permet d'éviter que ces problèmes ne se reproduisent dans le futur.

Participer est encore plus important lors des négociations. Les négociations détermineront non seulement les salaires et les avantages, mais surtout les conditions de travail pendant que vous êtes en mer.

Réfléchissez bien et soumettez des propositions sur les points que vous souhaiteriez voir améliorés dans votre convention collective. Expliquez comment s'est présenté le problème qui a conduit à l'idée de la proposition et discutez-en avec les autres membres, vos responsables et le comité de négociation afin qu'ils comprennent comment le changement sera bénéfique pour le groupe.

La façon la plus importante de participer est de voter sur votre convention collective. Après que les changements proposés ont été négociés et qu'un accord de principe a été soumis à votre examen, il est essentiel que vous compreniez comment ces changements vous affecteront. Posez des questions lorsque vous parlez à votre représentant et demandez-lui d'expliquer l'intention des changements.

Je tiens à remercier tous les membres de nous avoir aidés à vous porter service.

J'espère que vous passerez tous une bonne saison. N'hésitez pas à nous contacter !

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



Nymrod Esperanzate preparing for tie-up (Henry Christoffersen - ORSI)

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

Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry

The Sectorial Committee (CSMOIM) is a non-profit organization composed of marine-sector employers and workers. Since 2001, it has implemented human resources and skills development projects, organizing training for those who are employed in or seeking employment in the maritime industry. The Sectorial Committee is mandated to promote sector-related training, trades and occupations in order to help companies become more competitive and boost job growth in its activity sector.

This year, I have the pleasure of replacing Brother Patrice Caron as Co-Chair. A stormy introduction to the committee began with a new sectoral initiative proposed by the Commission of Labor Market Partners (CPMT). The implementation of this new initiative would see the maritime industry anchored to the road transport industry. This news is not well received by the Seafarers' International Union of Canada.

In recent weeks, I had the opportunity to attend

information sessions held by the CPMT so that the organization could respond to the questions and concerns that such initiatives would generate. The challenges of our industry are already enormous without having to merge with a completely different industry such as trucking, for example; whether it is on the side of jurisdictional regulations and different issues, especially if we are talking about completely opposite career profiles.

The concerns of the SIU are mainly due to the fact that bringing the two sectors together, apart from the fact that they are indeed modes of transport, is simply not logical. The representativeness of our sector are far from certain and I am worried about how we will be able to keep everyone mobilized given the risk of seeing an exodus of expertise to private organisations. We already have enough difficulty integrating certain professions in our industry, so I am appalled by this proposal, and wonder how we will be able to integrate new professions very different from ours while remaining

efficient. The Ministry of Transport of Quebec has isolated the maritime in its structure, which makes sense, we praise the green side of our industry, it will be difficult to have the same thoughts on this merger.

There are virtually none of the diagnostic items (issues to be addressed) that cannot be addressed within the current framework; on the other hand, we are informed that the status quo is not viable and that it would ultimately lead to the end for all the sectoral committees. The list of expected benefits and commonalities of road and sea merging is not compelling to justify this change. It is therefore up to all of us to draw up a list including the negative impacts of this merger in order to reverse this decision. If the government authorities maintain their decision, we will therefore have to adapt and use the tools available to us so that the unwanted transition is made in the interest of our industry, which we, at the SIU, doubt.

Océan

DRAGAGE OCÉAN DM INC.

The time has come for the Members of Dragage Océan DM to see their Collective Agreement renewed. Since a good number of Members expressed their interest in being spokespersons at the bargaining table, the Union held a vote to elect a Captain representative and an Operator representative. The voting period concluded with the election of Brother Dylan Bouchard who will represent the operators and Pascal Daneau who will represent the Captains. On February 24th, a general meeting was held in order to establish a mandate while negotiations will begin in the coming weeks. Expectations are high, Members are watching what is happening with the competition and the proposals will reflect that. Major wage increases are expected. Our Drag Members are highly qualified and have acquired expertise and pride in their work; they will want recognition of their contribution to the recent expansion of the Company which now operates from coast to coast. Another General Assembly is scheduled before the start of negotiations in order to confirm the proposals and ensure that, as a Union, everyone is on the same wavelength

Réparations Navales et Industrielles (RNI) :

I informed you in the last issue that the Members had ratified a new Collective Agreement. Since that time, the reclassifications have begun. However, the Company did not complete the process as stipulated in the inherent letter of agreement. We had to discuss in the Labour Relations Committee and it was agreed that the process would be done in accordance with what had been agreed. Discussions are also continuing on other aspects of labour relations at RNI. Discussions can sometimes be heated, but always in a cordial manner.

Anglo-Eastern :

After several months of negotiations with the employer without an agreement in principle being reached, the Union submitted to its Members working on the brand new Arvik I an employer's offer. After all the Members had been able to review the offer, they had the opportunity to exercise their right to vote. The results are not in favor of the offer and we must very soon sit down with the employer in order to negotiate a better offer that the SIU can recommend. Since the rejection, we have received feedback from Members who have provided us

with reasons why the offer was not to their liking. A reality that will always shock me is the fact that companies are getting new ships on which the officers' cabins are equipped with televisions while nothing is planned for the unlicensed. This is the case for Arvik I and we will do everything to ensure that equity is applied in the next Collective Agreement.

Labrador Marine Inc.:

Good news in St. Barbe - Blanc Sablon crossing in the Detroit region of Belle Isle. The tentative agreement recommended by the Union was ratified unanimously. An Agreement which, by its duration, leads us to open discussions again at the end of 2023. The Company has therefore offered the Union an additional year. After submitting to the Members, they declined the offer and we will therefore stick to the tentative agreement. We take this opportunity to thank those who have helped us throughout this winding journey that has been the negotiation since the expiry, in January 2019, of the last Collective Agreement.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Loredario Gamayan (Kakisa - ORSI)

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

Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime.

Le Comité sectoriel de l'industrie maritime est un organisme sans but lucratif qui réunit à la même table les employeurs et les travailleurs de l'industrie maritime. Il veille depuis 2001 à mettre en œuvre des projets visant le développement des ressources humaines et des compétences, ainsi que d'assurer la concertation entre les différents partenaires de l'industrie. Le Comité sectoriel de l'industrie maritime a pour mission de faire la promotion des métiers et professions liés à l'industrie maritime. Il dresse aussi un portrait de la main-d'œuvre au Québec et cible les enjeux, afin de contribuer à la compétitivité des entreprises et à la croissance de l'emploi dans son secteur d'activité, tout en apportant des solutions. Bien que ce secteur ait une faible représentativité en nombre de travailleurs par rapport à d'autres secteurs, il faut insister sur le fait que les requis en compétences sont spécifiques au secteur et cruciales pour toutes la chaîne logistique du Québec, et par la bande du Canada.

Cette année, j'ai le plaisir de remplacer confrère Patrice Caron à titre de co-président. Une entrée en matière houleuse avec une nouvelle délimitation sectorielle proposée par la Commission des Partenaires du Marché du Travail (CPMT). La mise

en vigueur de cette nouvelle délimitation verrait l'industrie maritime arrimée à l'industrie du transport routier. Cette nouvelle n'est pas bien reçue par le Syndicat International des Marins Canadiens.

J'ai eu l'occasion, dans les dernières semaines d'assister aux sessions d'information tenues par la CPMT afin que l'organisme réponde aux interrogations et inquiétudes qu'une telle délimitation engendrerait. Les défis de notre industrie sont déjà énormes sans que l'on ait à fusionner avec une industrie complètement différente qu'est celle du camionnage par exemple; que ce soit du côté de la réglementation de juridiction et enjeux différents surtout si on parle des profils de carrières aux antipodes.

Les Inquiétudes du SIU sont principalement dues au fait que le rapprochement entre les deux secteurs, outre le fait qu'il s'agit effectivement de modes de transport, n'est tout simplement pas logique. La représentativité de notre secteur est loin d'être assurée et je suis inquiet à savoir comment nous serons en mesure de garder la mobilisation de tous vu le risque de voir un exode de l'expertise vers des organisations privées. Nous avons déjà assez

de difficultés à intégrer certains métiers de notre industrie, je suis donc atterré par cette proposition, et me demande comment nous serons en mesure d'intégrer de nouveaux métiers très loin des nôtres tout en restant efficace. Le Ministère des Transport du Québec a isolé le maritime dans sa structure, ce qui fait du sens, on vante le côté vert de notre industrie, ce sera difficile d'avoir le même discours dans cette fusion.

Il n'y a pratiquement aucun des éléments de diagnostic (problèmes à régler) qui ne peuvent être réglés à l'intérieur du cadre actuel; par contre, on nous informe que le statut quo n'est pas viable et que celui-ci mènerait ultimement à la fin pour tous les Comités sectoriels. La liste des avantages et points communs escomptés de la fusion routier et maritime n'est pas convaincante pour justifier ce changement. À nous tous donc de dresser une liste comprenant les impacts négatifs de cette fusion afin de renverser cette décision. Si les instances gouvernementales maintiennent leur décision, nous devons donc s'adapter et utiliser les outils mis à notre disposition afin que la transition non-souhaitée se fasse dans l'intérêt de notre industrie, ce que nous, au SIU, doutons.

Océan

Dragage Océan DM

Le temps est venu pour les Membres de Dragage Océan DM de voir leur Convention collective renouvelée. Puisqu'un bon nombre de Membres ont manifestés leur intérêt d'être porte-parole à la table de négociation, le Syndicat a tenu un vote afin d'élire un représentant Capitaine et un représentant opérateur. Le période de vote s'est conclu par l'élection de Confrère Dylan Bouchard qui représentera les opérateurs et Pascal Daneau qui représentera les Capitaine. Le 24 février dernier, une assemblée générale a été tenue afin d'établir un mandat alors que les négociations commenceront dans les prochaines semaines. Les attentes sont élevées, les Membres regardent ce qui se passe chez la compétition et les propositions le reflèteront. Des majorations salariales majeures sont à prévoir. Nos Membres dragueurs sont hautement qualifiés et ont acquis une expertise ainsi qu'une fierté dans leur travail; ils vont vouloir une reconnaissance de leur apport dans l'expansion récente de la Compagnie qui opère dorénavant d'un Océan à l'autre. Une autre assemblée Générale est prévue avant le début des négociations afin de confirmer les propositions et s'assurer en tant que Syndicat, que tous sont sur la même longueur d'onde..

Réparations Navales et Industrielles (RNI) :

Je vous informais dans la dernière édition que les Membres avaient ratifié une nouvelle Convention collective. Depuis ce temps, les reclassements ont commencés. La Compagnie n'a par contre pas fait le processus tel que stipulé dans la lettre d'entente inhérente. Nous avons dû discuter en Comité de relation de travail et il a été convenu que le processus allait être fait en respect de ce qu'il avait été convenu. Les discussions se poursuivent aussi sur d'autres aspects des relations de travail chez RNI. Des échanges parfois houleux mais toujours dans un aspect cordial.

Anglo-Eastern :

Après plusieurs mois de négociation avec l'employeur sans qu'un accord de principe soit atteint, le Syndicat a soumis à ses Membres travaillant sur le tout nouveau Arvik I une offre patronale. Après que l'ensemble des Membres aient pu réviser ladite offre, ils ont eu l'opportunité de faire valoir leur droit de vote. Les résultats ne sont pas en faveur de l'offre et nous devons très prochainement se rasseoir avec l'employeur afin de négocier une offre à la hausse que le SIU pourra recommander. Depuis le rejet, nous avons reçu les commentaires des Membres qui nous ont fourni les raisons pour lesquelles l'offre n'était pas, le cas échéant, à leur goût. Une réalité qui me choquera toujours, c'est le fait que des Compagnies se procurent de nouveau navires sur lesquels, les cabines d'officiers sont munies de Télévision alors que rien n'est prévu pour les non-brevetés. C'est le cas pour l'Arvik I et nous allons tout faire pour que l'équité soit appliquée dans la prochaine Convention collective.

Labrador Marine Inc. :

Bonne nouvelle du côté de la traverse St. Barbe - Blanc Sablon dans la région du Détroit de Belle Isle. L'entente de principe recommandée par le Syndicat a été ratifiée à l'unanimité. Une Convention qui de par sa durée nous amène à ouvrir les discussions de nouveau dès le fin de 2023. La Compagnie a donc offert au Syndicat une année supplémentaire. Après avoir soumis aux Membres, ceux-ci ont décliné l'offre et nous nous en tiendrons donc à l'entente de principe. J'en profite pour remercier ceux qui nous ont aidés tout au long de ce sinieux parcours qu'a été la négociation depuis l'expiration, en janvier 2019, de la dernière Convention collective.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



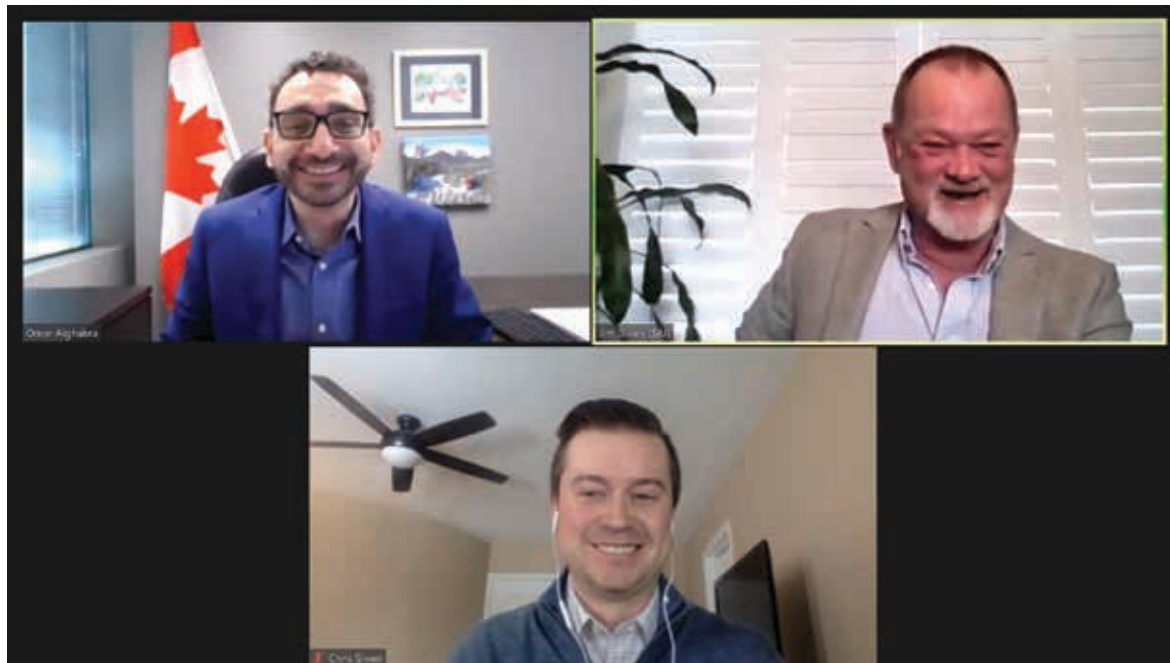
John Ryan, Joe Cummings, Loredario Gamayan (Kakisa, Hay River, NWT)

We are off to a very fast-paced start to the year so far!

To conclude last year, the SIU was invited to participate in a consultation session with industry stakeholders on the upcoming free trade negotiations with the United Kingdom. Since BREXIT, the UK has undertaken to renegotiate with most of its global trading partners and talks with Canada are expected to get underway in April 2022. In attendance at the consultation were many Canadian shipowners and their associations. The consensus from all was that cabotage must remain off the table for negotiations. As Canadian ship operators do not have any strategic offensive interest in gaining access to UK maritime cabotage, the position of Canadian negotiators must be to defend Canadian cabotage and restrict market access to all foreign operators consistent with the terms of the Coasting Trade Act. The SIU followed up from this meeting with a written submission drawing attention to the many benefits of cabotage in areas such as trade, sustainable shipping, seafarer and supply chain security and labour. As many of you have already done, please continue to visit the SIU website and social media pages where resources and updates will be provided as negotiations progress. A template letter has been developed for members to write to their Members of Parliament to advocate that cabotage remain off the table for these upcoming talks.

In early January, the SIU met with officials from Transport Canada who are responsible for the *Marine Personnel Regulations* ("MPR"). Transport Canada is currently consulting on the MPR draft amendments that are scheduled to be released in 2023. The Union submitted 18 pages of recommended amendments to the draft publication and discussed these proposals at length with the team at Transport Canada during our meeting. Many of our comments were well-received while others will require more extensive discussion and follow-up which will continue to occur throughout the year while these proposed regulations are in the drafting stage. The MPRs are the domestic regulations in Canada that implement the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* ("STCW") 1978 and the *Maritime Labour Convention, 2006* ("MLC") and are of extreme importance to the SIU membership and all mariners in Canada.

Early this year, Canada's Minister for Transport, Omar Alghabra and other Cabinet ministers hosted an event called the "Supply Chain Summit" which brought together stakeholders from across all modes of transport as well as large Canadian companies to discuss strengthening Canada's supply chains. In follow up from this meeting, officials from the SIU Canada had a private meeting with Minister Alghabra to discuss the important place that marine transportation occupies in Canada's supply chains and the critical role of Canadian and permanent resident seafarers in driving the success of this sector. The Union also advocated to the Minister that supply chain fluidity and security is highly dependent on retaining a well-trained and qualified Canadian marine workforce and a capable fleet of Canadian vessels, all of which should not be undermined through upcoming trade negotiations with the UK. While supply chains have been under scrutiny for the past year due mostly to the unruly conduct of global container shipping cartels, the extreme conditions forced upon seafarers engaged in international trades through the pandemic and an unprecedented excess of goods being shipped worldwide,



L'année a commencé à un rythme très soutenu jusqu'à présent !

À la fin de l'année dernière, le SIMC a été invité à participer à une session de consultation avec les parties prenantes du secteur sur les prochaines négociations de libre-échange avec le Royaume-Uni. Depuis le BREXIT, le Royaume-Uni a entrepris de renégocier ses ententes avec la plupart de ses partenaires commerciaux mondiaux. Les pourparlers avec le Canada devraient débuter en avril 2022. De nombreux armateurs canadiens et leurs associations ont assisté à la consultation. Le consensus était que le cabotage doit rester en dehors de la table des négociations. Comme les exploitants de navires canadiens n'ont aucun intérêt stratégique offensif à obtenir l'accès au cabotage maritime britannique, la position des négociateurs canadiens doit être de défendre le cabotage canadien et de restreindre l'accès au marché à tous les exploitants étrangers, conformément aux dispositions de la *Loi sur le cabotage*. Le SIMC a donné suite à cette réunion par une soumission écrite attirant l'attention sur les nombreux avantages du cabotage dans des domaines tels que le commerce, le transport maritime durable, le transport maritime et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la main-d'œuvre. Comme beaucoup d'entre vous l'ont déjà fait, nous invitons nos membres à continuer à visiter le site web du SIMC et nos pages de médias sociaux où des ressources et des mises à jour seront fournies au fur et à mesure de l'avancement des négociations. Une lettre type a été élaborée pour que les membres puissent écrire à leurs députés afin de plaider pour que le cabotage ne soit pas abordé lors des prochaines négociations.

Début janvier, le SIMC a rencontré des représentants de Transports Canada, responsables du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM). Transports Canada procède actuellement à des consultations sur les projets de modifications du RPM dont la publication est prévue en 2023. Le syndicat a soumis 18 pages de modifications recommandées au projet de publication et a discuté longuement de ces propositions avec l'équipe de Transports Canada au cours de la réunion. Bon nombre de nos commentaires ont été bien accueillis ; cependant, d'autres nécessiteront des discussions plus approfondies et un suivi tout au long de l'année alors que ces règlements proposés sont au stade de

la rédaction. Le RPM stipule les règlements nationaux du Canada qui mettent en œuvre la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (« STCW ») de 1978 et la *Convention du travail maritime de 2006* (« MLC ») et sont d'une extrême importance pour les membres du SIMC et tous les marins du Canada.

En début d'année, le ministre canadien des Transports, Omar Alghabra, et d'autres ministres du Cabinet ont organisé un événement

appelé « *Sommet national sur de la chaîne d'approvisionnement* », qui a réuni des intervenants de tous les modes de transport ainsi que de grandes entreprises canadiennes pour discuter du renforcement des chaînes d'approvisionnement du Canada. À la suite de cette réunion, des représentants du SIMC ont eu une réunion privée avec le ministre Alghabra pour discuter de la place importante qu'occupe le transport maritime dans les chaînes d'approvisionnement du Canada et du rôle essentiel des marins canadiens et résidents permanents dans la réussite de ce secteur. Le syndicat a également fait valoir au ministre que la fluidité et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement dépendent fortement

Chris Given, Directeur des relations gouvernementales

Ottawa – Bureau des relations gouvernementales du SIMC

cabotage is in fact helping to alleviate much of the congestion being felt in the supply chain. The Union advocated that the Government should look at ways to further expand in the domestic shipping sector through short-sea shipping initiatives which promote sustainable shipping using the Canadian fleet. We also discussed the need to further increase the availability of funds for the purpose of training and upskilling to alleviate labour shortages and continue to prepare Canadian mariners for the jobs of the future.

In another new and interesting undertaking for the Union, we have been getting more involved around discussions relating to digitalization and automation in the marine industry. In late 2021, I was invited to participate as a speaker in a UN Oceans Decade event hosted by Memorial University in Newfoundland on the topic of Marine Autonomous Surface Ships (“MASS”) and the opportunities and challenges for seafarers. The other speakers on this panel included representatives from the Pilots’ association, Transport Canada, National Research Council of Canada, Marine institute at Memorial University, Liberty Mutual Insurance, and the Intelligent Maritime Corridors International Council. While we often hear a great deal about automated ships in the future, the reality is that most of the research and innovation that is happening is not on how to make ships run without a crew on board but instead on how to make shipping more sustainable and safer to protect humans and the marine environment. To this point, I spoke on the regulatory work underway in various parts of the world and focused on how industry, government and labour needed to come together to ensure that the marine workforce is being considered in all areas of this work to ensure a just transition for workers who may be operating on board ships with varying degrees of automation and new technology in the future.

Coming from this event, the SIU has been invited by the Canadian Forum for Marine Autonomous Surface Ships (“CFMASS”) to host a webinar later in 2022 where we will have the opportunity to provide greater details on how Canadian mariners can play a leading role in the future of the shipping industry. These are excellent opportunities for the Union to be involved in these conversations so that in years to come we can prepare and be able to work with the companies and government to provide education and training opportunities for new types of work and ensure that safety regulations provide sufficient consideration and protection for workers.

In other work, your Union continues to consult with the Government regularly on issues in the Federal sector, most recently on hours of work and rest provisions under Part III of the Canada Labour Code and we will be providing additional comments on provisions of the Code concerning paid sick leave in Spring 2022 as the government continues consultations. Coming up soon are the regional Pacific CMAC meetings which focuses on marine safety and security issues on the West coast and in late April the Union will conclude the Spring by attending the 8-day National CMAC meetings hosted by Transport Canada in a virtual setting once again.

Wishing you all a great start to the 2022 shipping season – let’s continue to make health and safety in the workplace a priority for the year ahead.



Jethro Aranton, George Oudzi (Henry Christoffersen - ORSI)

du maintien d'une main-d'œuvre maritime canadienne bien formée et qualifiée et d'une flotte de navires canadiens performants, autant d'éléments qui ne doivent pas être remis en cause par les prochaines négociations commerciales avec le Royaume-Uni. Alors que les chaînes d'approvisionnement ont fait l'objet d'un examen minutieux au cours de l'année écoulée, principalement en raison de la conduite indisciplinée des cartels mondiaux de transport par conteneurs, des conditions extrêmes imposées aux marins engagés dans le commerce international par la pandémie et d'un excès sans précédent de marchandises expédiées dans le monde entier, le cabotage contribue en fait à atténuer une grande partie de la congestion ressentie dans la chaîne d'approvisionnement. Le syndicat a préconisé que le gouvernement examine les moyens de développer davantage le secteur du transport maritime intérieur par le biais d'initiatives de transport maritime à courte distance qui favorisent le transport durable en utilisant la flotte canadienne. Nous avons également discuté de la nécessité d'accroître la disponibilité des fonds pour la formation et le perfectionnement afin de pallier les pénuries de main-d'œuvre et de continuer à préparer les marins canadiens aux emplois de l'avenir.

Dans le cadre d'une autre entreprise nouvelle et intéressante pour le syndicat, nous nous sommes davantage impliqués dans les discussions relatives à la numérisation et à l'automatisation dans l'industrie maritime. Fin 2021, j'ai été invité à participer en tant que conférencier à un événement de la Décennie des océans des Nations Unies organisé par l'Université Memorial de Terre-Neuve sur le thème des navires de surface autonomes (« MASS ») et des opportunités et défis pour les marins. Les autres intervenants de ce panel comprenaient des représentants de l'association des pilotes, de Transports Canada, du Conseil national de recherches du Canada, du Marine Institute de l'Université Memorial, de Liberty Mutual Insurance et du Conseil international des couloirs maritimes intelligents. Bien que nous entendions souvent parler de navires automatisés pour l'avenir, la réalité est que la plupart des recherches et des innovations en cours ne portent pas sur la façon de faire fonctionner les navires sans équipage à bord, mais plutôt sur la façon de rendre le transport maritime plus durable et plus sûr pour protéger les humains et l'environnement marin. À cet égard, j'ai parlé du travail de réglementation en cours dans diverses parties du monde et j'ai insisté sur la façon dont l'industrie, le gouvernement et les syndicats doivent s'unir pour veiller à ce que la main-d'œuvre maritime soit prise en compte dans tous les domaines de ce travail afin d'assurer une transition équitable pour les travailleurs qui, à l'avenir, pourraient opérer à bord de navires présentant divers degrés d'automatisation et de nouvelles technologies.

Suite à cet événement, le SIMC a été invité par le Canadian Forum for Marine Autonomous Surface Ships (« CFMASS ») à organiser un webinaire plus tard en 2022 où nous aurons l'occasion de fournir plus de détails sur la façon dont les marins canadiens peuvent jouer un rôle de premier plan dans l'avenir de l'industrie maritime. Ce sont d'excellentes occasions pour le syndicat de participer à ces conversations afin que, dans les années à venir, nous puissions nous préparer et être en mesure de travailler avec les entreprises et le gouvernement pour offrir des possibilités d'éducation et de formation pour les nouveaux types de travail et veiller à ce que les règlements de sécurité offrent une considération et une protection suffisantes aux travailleurs.

Par ailleurs, votre syndicat continue de consulter régulièrement le gouvernement sur les questions relatives au secteur fédéral, plus récemment sur les dispositions relatives aux heures de travail et de repos en vertu de la partie III du Code canadien du travail, et nous fournirons des commentaires supplémentaires sur les dispositions du Code concernant les congés de maladie payés au printemps 2022, alors que le gouvernement poursuit ses consultations. Les réunions régionales du CCMC du Pacifique, axées sur les questions de sécurité et de sûreté maritimes sur la côte Ouest, auront lieu prochainement. À la fin du mois d'avril, le syndicat conclura le printemps en participant aux réunions nationales de huit jours du CCMC organisées par Transports Canada, virtuellement une fois de plus.

Je vous souhaite à tous un excellent départ pour la saison 2022. Continuons à faire de la santé et de la sécurité au travail une priorité pour l'année à venir.

East Coast

Over the past couple of months, we have been reaching out to our Members on the East Coast and having discussions regarding the need for new seafarers. As the East Coast has a strong history of seafarers, it seemed appropriate to keep that tradition alive. We have had quite a few Members reach out to family, friends, neighbors, etc. to spread the word. As we have been recruiting, we have also been receiving many calls from potential Members wanting to know how to get started. We encourage any Member reading this to direct people to our website www.seafarers.ca and visit our careers page for more information. If you or someone you know is interested in a career at sea, please reach out to an SIU Union Hall and an official with the Union can answer any and all questions and provide information on the minimum documentation required to get started.

Since the departure of the Sanderling in December to a dry dock in Amsterdam, there has been some delays which will impact the ships return. We are hearing the vessel may return sometime in the Spring.

Members who are laid off are encouraged to contact the hiring hall of their choosing and register to ship if they haven't done so already.

We have been receiving many calls lately from Members living in Newfoundland and Labrador regarding the rising cost of fuel. As rising fuel costs are being felt across the globe as a result of the War in Ukraine, we understand that this may be impacting some Members ability to travel. We have reached out to the companies to come up with some sort of solution. We are hopeful, but understand the companies are not obligated to increase travel allowances.

We would like to remind everyone shipping from the East Coast of the shipping rules as they are there to protect you. For example, once you complete a job you are to contact us to register or get your card back. It makes obtaining work in the future easier for you and makes it easier for us to ship you.

Organizing

Over the Winter, I have been working with the SIU Communications department to develop new organizing advertisements that you may have seen on our social media platforms. We have started to receive calls from some ununionized workers looking to sign up. We have also reached out to several Members for assistance in identifying potential workplaces that could benefit from the representation of the SIU. We were recently contacted by some employees of TMSI on the East Coast working on board the Nolhan Ava and there is significant interest in unionizing their ship to get better conditions. Employees on board have notified the SIU of a variety of issues on board, including low wages, a completely unpredictable and unfair work schedule and little to no benefits. We are excited to help these prospective Members get what they deserve at work and we are in the process of getting in contact with other employees on board to get the process moving. If you are on board the Nolhan Ava and haven't reached out yet, contact the SIU of Canada and join your fellow crewmates in unionizing to get what you deserve.

As we continue to grow, we ask all to notify us if they know a non-union workplace that could benefit from our expertise and experience. Alternatively, workers interested in joining the SIU of Canada can go to our website and click on the 'Organize Your Workplace' button on our main page and provide details on your workplace and we will assist you. As always you can also contact any of our hiring halls and an official will be able to provide assistance.

Mental Health

As we start to see COVID-19 restrictions being lifted, the impact on our mental health over the past two years may linger for some time. This is why we want to reassure our members that we are there for you and will help you the best we can. We are not doctors, but can certainly direct you in the right direction. Your companies EFPA programs can help provide resources to those struggling with mental health issues and is there for you to use. These programs are designed to help, whether you are onboard a vessel or at home, you can always contact them. If you are unsure what your companies EFPA program numbers are, please contact us and we will provide you with these phone numbers.

New Season

The new season is about to start and with it brings new and old challenges. This season is shaping up to be the most normal we have seen in two years and with that we would like to remind Members that even though COVID numbers are declining and more restrictions are being lifted, we must not be complacent and still abide by safety protocols when necessary in order to keep you and your fellow crewmates safe.

We have been having some Members calling it a career over the Winter, which means there will be new Members out there joining your

vessels. As we all remember our first ship, it is important to remember these new crewmates will need guidance along the way. We know our seasoned Members will take them under their wing.

As we all know of the tragic events currently taking place in Ukraine, we want all SIU Members of Ukrainian descent to know we stand united with you during these challenging times and know it certainly can't be easy.

With that, I want to wish all Members a safe and healthy season this year.

Should any Member require help with regard to his/her contract, any issues pertaining to any problem on board or for any organizing purpose, please reach out to a Union Representative at an SIU Union Hall

- Thorold: 905 227 5212 ext 240 & 245
- Montreal: 514-931-7859 ext 246
- Quebec: 418-529-6801
- Vancouver: 604-687-6699
- Medical Plan: 1-855-605-0550

Si un membre a besoin d'aide concernant son contrat, toute question relative à un problème à bord ou à des fins d'organisation, veuillez contacter un représentant syndical dans une salle syndicale du SIU.

- Thorold : 905 227 5212, ext 240 et 245
- Montréal : 514-931-7859 ext 246
- Québec : 418 529-6801
- Vancouver : 604 687-6699
- Régime médical : 1 855 605-0550

Paul MacDonald, Représentant du quartier général

Côte Est

Au cours des derniers mois, nous avons été en contact avec nos membres de la côte Est et discuté de la nécessité de recruter de nouveaux marins. La côte Est ayant une longue histoire vocation maritime, il semblait approprié de perpétuer cette tradition. De nombreux membres ont contacté leur famille, leurs amis, leurs voisins, etc. pour faire passer le message. Au fur et à mesure que nous recrutons, nous recevons également de nombreux appels de membres potentiels qui veulent savoir comment s'y prendre pour adhérer et devenir marin. Nous encourageons tous les membres qui lisent cet article à diriger leurs interlocuteurs vers notre site web www.seafarers.ca et notre page « Carrières » pour plus d'informations. Si vous, ou l'une de vos connaissances, êtes intéressé par une carrière en mer, n'hésitez pas à vous adresser à une salle syndicale du SIMC. Un responsable du syndicat pourra répondre à toutes les questions et fournir des informations sur la documentation minimale requise pour commencer.

Depuis que le Sanderling est entré en cale sèche à Amsterdam en décembre, certains retards se sont produits qui auront une incidence sur le retour du navire. Nous avons entendu dire que

le navire pourrait revenir plus tard ce printemps. Les membres mis à pied sont encouragés à communiquer avec le bureau de recrutement de leur choix et à s'inscrire pour être expédié s'ils ne l'ont pas déjà fait.

Nous avons reçu dernièrement de nombreux appels de membres vivant à Terre-Neuve-et-Labrador concernant la hausse du prix du carburant. L'augmentation du prix du carburant étant ressentie dans le monde entier en raison de la guerre en Ukraine, nous comprenons que cette hausse puisse avoir un impact sur la capacité de certains membres à voyager. Nous avons contacté les compagnies pour trouver une solution. Nous avons bon espoir, mais nous comprenons que les compagnies ne sont pas obligées d'augmenter les indemnités de voyage.

Nous souhaitons rappeler à tous ceux qui sont expédiés depuis la côte Est les règles d'expédition mises en place pour vous protéger. Par exemple, une fois que vous avez terminé un mandat, vous devez nous contacter pour vous inscrire ou récupérer votre carte. Cela vous permet d'obtenir plus facilement du travail à l'avenir et nous permet également de vous réexpédier plus facilement.

Syndicalisation

Au cours de l'hiver, j'ai travaillé avec le département des communications du SIMC pour élaborer les nouvelles publicités de syndicalisation que vous avez peut-être vues sur nos plateformes de médias sociaux. Nous avons commencé à recevoir des appels de certains travailleurs non syndiqués qui cherchent à s'inscrire. Nous avons également demandé à plusieurs membres de nous aider à identifier des lieux de travail potentiels qui pourraient bénéficier de la représentation du SIMC. Nous avons récemment été contactés par certains employés de TMSI sur la côte Est travaillant à bord du *Nolhan Ava*, et ils sont très intéressés par la syndicalisation de leur navire afin d'obtenir de meilleures conditions. Les employés à bord ont informé le SIMC d'une variété de problèmes à bord, y compris de bas salaires, un horaire de travail complètement imprévisible et injuste, et peu ou pas d'avantages sociaux. Nous sommes ravis d'aider ces futurs membres à obtenir ce qu'ils méritent sur leur lieu de travail, et nous sommes en train de contacter d'autres employés à bord pour faire avancer le processus. Si vous êtes à bord du *Nolhan Ava* et que vous n'avez pas encore communiqué avec nous, contactez le SIMC et joignez-vous à vos compagnons d'équipage pour vous syndiquer et obtenir ce que vous méritez.

Comme nos rangs continuent d'évoluer, nous demandons à chacun de nous signaler s'il ou elle connaît un lieu de travail non syndiqué qui pourrait bénéficier de notre expertise et de notre expérience. Les travailleurs souhaitant adhérer au SIMC peuvent également se rendre sur notre site web, cliquer sur le bouton « Syndiquer votre lieu de travail » sur notre page principale et fournir des informations sur leur lieu de travail. Nous nous ferons un plaisir de les aider. Comme toujours, ils peuvent également s'adresser à n'importe quel de nos salles syndicales, et un responsable sera en mesure de les aider.

Santé mentale

Alors que nous commençons à voir les restrictions COVID-19 être levées, l'impact sur notre santé mentale au cours des deux dernières années pourrait persister pendant un certain temps. C'est pourquoi nous voulons rassurer nos membres en leur disant que nous sommes là pour eux et que nous les aiderons du mieux que nous pouvons. Nous ne sommes pas des médecins, mais nous pouvons certainement orienter les membres dans la bonne direction. Les programmes d'aide aux employés (PAE) de votre entreprise peuvent contribuer à fournir des ressources à ceux qui sont aux prises avec des problèmes de santé mentale. Ces programmes sont là pour vous aider. Que vous soyez à bord d'un navire ou à la maison, n'hésitez pas à y recourir. Si vous n'êtes pas sûr des numéros de téléphone des PAE de votre entreprise, veuillez nous contacter et nous vous les communiquerons.

Nouvelle saison

La nouvelle saison est sur le point de commencer, apportant sur son passage de nouveaux et d'anciens défis. Cette saison s'annonce comme la plus normale que nous ayons connue en deux ans. Nous souhaitons rappeler aux membres que, même si le nombre de cas de COVID diminue et que davantage de restrictions sont levées, nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers. Nous devons continuer à respecter les protocoles de sécurité lorsque cela est nécessaire pour assurer notre sécurité et celle de nos coéquipiers.

Certains de nos membres ont mis un terme à leur carrière au cours de l'hiver, ce qui signifie que de nouveaux membres vont rejoindre

vos navires. Nous nous souvenons tous de notre premier navire ; c'est pourquoi il est important de garder à l'esprit que ces nouveaux membres d'équipage auront besoin de conseils en cours de route. Nous savons que nos membres expérimentés les prendront sous leur aile.

Comme nous le savons tous, des événements tragiques se déroulent actuellement en Ukraine. Nous voulons que tous les membres du SIMC d'origine ukrainienne sachent que nous sommes unis avec eux en ces temps difficiles.

Enfin, je tiens à souhaiter à tous les membres une bonne saison de navigation en toute sécurité.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Guy Rocheleau, Miguel Bautista (Juno Marie)

Alex Morris, HQ Representative | Représentant du quartier général

J'espère que tout le monde a passé de merveilleuses fêtes. Bonne année à vous tous!

Nous sommes encore en train de décortiquer tout ce qui se passe dans le monde. Entre la pandémie et la récente guerre en Ukraine, d'importantes pertes de vies humaines ont eu lieu ces derniers temps et pèsent lourdement sur nos esprits. Prenons un moment pour nous souvenir de ceux que nous avons perdus pendant la pandémie et gardons dans nos pensées ceux qui se battent actuellement en Ukraine.

À l'approche de l'aménagement des navires et du début de la saison 2022, ce sera un plaisir de travailler à nouveau avec chacun d'entre vous. N'oubliez pas que votre syndicat est là pour vous aider. Veuillez rester en contact avec nous cette saison et nous faire savoir ce qui se passe sur vos navires. Nous pourrions bientôt recommencer à visiter les navires, et j'ai vraiment hâte de vous voir tous en personne.

I hope everyone had a wonderful Holiday and happy new year to all of you. We are still processing everything that is happening in the world, between the Pandemic and now with the current situation with Ukraine, we are experiencing a significant loss of life lately and that can weigh heavily on the minds of many. We should all take a moment and remember those we've lost during the pandemic and think of those current fighting in Ukraine and keep them in our thoughts.

With fit-out approaching and the 2022 season starting, it will be great to work with each and every one of you again. It's also important to remember that your union is here to help you. Please keep in contact with us this season and let us know what's happening on your vessels. In the near future we will be able to begin visiting the vessels again and I am truly looking forward to seeing each and every one of you in person.

SIU2020

Veillez tenir vos certificats à jour dans le SIU2020, car cela aide nos répartiteurs à transmettre les informations nécessaires aux compagnies. Si nous n'avons pas vos informations, certifications et examens médicaux à jour, nous devons nous replier aux copies papier ou passer du temps à essayer de vous appeler pour obtenir l'information, ce qui peut vous faire perdre un emploi dans les cas urgents. Le SIU2020 n'aide pas seulement votre syndicat mais vous aussi lors du processus d'expédition. Le SIU2020 peut également vous aider en vous informant à l'avance de l'expiration d'un certificat. Vous pouvez également tenir votre service à jour sur le système. Par conséquent, veuillez vous inscrire lorsque vous descendez de votre navire. N'oubliez pas que vous avez sept jours pour remettre votre carte sur le tableau une fois que vous avez quitté un navire. Sinon, vous devrez vous réinscrire conformément aux règles de navigation du SIMC. Donc, gardez vos informations sur le SIU2020 à jour. Si vous avez besoin d'aide, appelez votre salle syndicale. Nous serons heureux de vous aider.

SIU 2020

Please keep your certificates updated in SIU2020 as this helps our dispatchers get the needed information to the companies. If we don't have your information, certifications and medicals updated, we have to revert to the paper copies or spend time trying to call you for the information, which can result in you losing out on a job if it is urgent. SIU2020 helps both your Union and you when shipping out. SIU2020 can also help you by giving you notice in

advance of an expiring certificate. You can also keep your service updated on the system, so please check in when you get off your vessel. Remember you have seven days to put your card back on the board once you get off a vessel, if not you need to re-register as per the SIU shipping rules. Please keep the information on SIU2020 up to date and if you need help, please call one of your hiring halls and we will be glad to help.

Sécurité

Lorsque vous travaillez à bord de navires, il est important d'utiliser et de porter tous les EPI nécessaires pour assurer votre sécurité et votre retour à

la maison. Le climat et le temps étant capricieux, avec des journées chaudes suivies de journées froides, n'oubliez pas de travailler en toute sécurité.

Safety

While working aboard your vessels it's important that we use and wear all PPE that is necessary to keep you safe and get you home in the same way you arrived. With the weather being sporadic and having warm days, followed by cold, just remember to work safe.

Santé mentale

Comme toujours, il est essentiel que vous preniez soin de votre santé mentale, surtout avec les événements qui se déroulent dans le monde actuellement. Nous ne savons peut-être pas précisément ce que les autres vivent, mais il est facile d'être gentil les uns avec les autres et de veiller les uns sur les autres. S'il vous plaît, si vous remarquez que quelqu'un est en difficulté ou si vous vous sentez incapable de faire face à la situation, tendez la main à quelqu'un. Il y a des affiches à bord de nombreux navires avec les coordonnées de lignes d'assistance téléphonique en cas de crise. Les employeurs ont également un programme d'aide aux employés. VOUS N'ÊTES PAS SEUL.

En conclusion, je tiens à vous souhaiter à tous une année de navigation prospère. Je suis heureux de faire partie d'un grand syndicat avec des membres fabuleux qui continuent à faire des sacrifices pour que chacun ait ce dont il a besoin pour vivre dans le monde. Bon travail à tous ! J'ai hâte de vous revoir cette année.

Mental health

As always, it is vitally important that you take care of your mental health, especially with the current events taking place around the world. We may not know what each other are going through, but it's easy to be kind to one another and look after each other. Please, if you notice anyone struggling or feel you cannot cope, reach out to someone. There are posters onboard many ships with contact information for crisis hotlines and the employers have an employee assistance program. YOU ARE NOT ALONE.

great members who continue to make sacrifices so that everyone has what they need to live in the world. Great job everyone and I look forward to seeing you all again this year.



In conclusion I wish all of you a prosperous year sailing and I am glad to be a part of a great union with

Anthony Côté, Représentant du quartier général

Mise à jour sur les activités de la côte Ouest

Dans l'ensemble, les choses se passent bien pour nos membres de la côte ouest. Nous continuons à voir un flux régulier de nouveaux candidats, ce qui est encourageant. Outre le besoin de matelots de pont expérimentés, nous avons particulièrement besoin de cuisiniers qualifiés. Souvent, les cuisiniers à terre ne connaissent pas le secteur et ne savent pas ce qu'il faut faire pour s'y rejoindre. Rien n'est plus puissant que le bouche à oreille. Si vous connaissez quelqu'un que vous pensez être un bon candidat, demandez-lui de nous contacter pour plus d'informations.

Avec le printemps qui se pointe, un certain optimisme règne pour l'année à venir, en particulier pour

nos confrères et nos consœurs travaillant chez Marine Petro Bulk sur les barges de carburant. Le début de la pandémie en 2020 a entraîné l'absence totale de l'industrie locale des navires de croisière. Bien que les membres aient continué à travailler, cette perte a eu un impact important sur la planification des effectifs. Enfin, après deux ans, nous voyons la lumière au bout du tunnel. Transports Canada a récemment annoncé que les navires de croisière seraient de nouveau accueillis dans les eaux canadiennes en avril 2022, créant ainsi plus de travail pour nos membres. Cette bonne nouvelle arrive alors que nous avons commencé à recueillir des propositions pour le renouvellement de leur contrat.

Plus qu'un simple petit rouage dans une grande machine

Récemment, j'ai été contacté par des membres travaillant à bord d'un navire où ils pensaient qu'il y avait une possible exposition à l'amiante. L'amiante a été largement utilisé dans la construction des navires comme isolant jusque dans les années 1970. Comme nous le savons maintenant, l'amiante peut avoir plusieurs effets sur la santé lorsqu'il est inhalé ; nous savons donc que nous devons agir rapidement. J'ai immédiatement contacté l'entreprise pour obtenir plus d'informations et je me suis assuré que toutes les précautions raisonnables étaient prises pour offrir des conditions de travail sûres. Il s'est avéré que l'entreprise était consciente de l'exposition potentielle, mais qu'elle n'en avait pas informé officiellement le syndicat. Heureusement, le matériau en question a été testé négatif pour l'amiante. Cela dit, il est franchement alarmant que l'entreprise ne nous ait pas informés de cette situation. Si les membres n'avaient pas contacté le syndicat, cette situation aurait pu être fatale dans d'autres circonstances. Nous sommes ici pour vous soutenir ; cependant, l'unité et la participation engagée font notre succès. Vous pouvez être l'élément déclencheur et la source du changement.

Optimisez vos possibilités d'emploi

Entre 2015 et 2016, le syndicat a intenté 55 poursuites contre le gouvernement du Canada pour violation du programme des travailleurs étrangers temporaires. En particulier, le gouvernement délivrait systématiquement des permis de travail à des membres d'équipage étrangers travaillant à bord de navires étrangers transportant des marchandises entre des ports canadiens. À la suite de ces poursuites et du règlement, nos répartiteurs

vous ont peut-être contacté au sujet de possibilités d'emploi à court terme sur des navires qui souhaitent opérer au Canada. Dans certains cas, on vous a peut-être même demandé des certificats qui ne vous sont pas normalement exigés. Par exemple, vous devez être titulaire d'un certificat de quart à la passerelle pour naviguer en tant qu'AB sur un navire battant pavillon canadien. Cette exigence s'applique à la navigation nationale et internationale. Toutefois,

si un Canadien souhaite travailler en tant qu'AB sur un navire battant pavillon des Îles Marshall, un certificat de quart à la passerelle n'est pas suffisant. En effet, la réglementation des îles Marshall exige qu'un AB possède un certificat de matelot qualifié. Par conséquent, les exigences en matière de certification sont liées aux lois et aux règlements de l'État du pavillon du navire.

Pourquoi tout cela devrait-il vous intéresser ? La réponse est simple : la sécurité d'emploi. S'il est vrai que les emplois sont au rendez-vous aujourd'hui, nous constatons également des flux et des reflux cycliques dans le commerce et dans l'économie en général. Plus vous avez de certificats à votre actif, plus vos possibilités sont grandes. Dans cette édition du Marin, je me suis concentré uniquement sur le certificat « Able Seafarer ». Vous vous demandez sans doute quelle est la différence entre ce certificat et le certificat de quart à la passerelle ? En bref, il y a un examen pratique et les exigences sont plus strictes. Pour être admissible aux examens, un candidat doit avoir au moins 36 mois de service en mer sur un ou plusieurs navires en tant que matelot effectuant des tâches de pont. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec les Services de sécurité et de sûreté maritimes de Transports Canada de votre région et parlez à un examinateur. Si vous avez des questions ou si vous voulez savoir comment ajouter des certificats à votre CV, adressez-vous à une salle syndicale du SIMC et un responsable du SIMC pourra vous faire des suggestions sur la façon de bonifier votre CV.

Je vous souhaite à tous, chers consœurs et confrères, une bonne saison de navigation 2022. J'ai hâte de vous revoir prochainement.

UPDATE YOUR CONTACT INFORMATION WITH HEADQUARTERS

METTRE À JOUR VOS COORDONNÉES AVEC LE HQ

Please ensure that your email, address and other contact information is up-to-date with SIU Headquarters in Montreal

Veillez vous assurer que votre courriel, votre adresse et vos autres coordonnées sont à jour auprès du siège social de SIMC à Montréal.

West Coast Updates

Overall, things are going well for our Members on the West Coast. We continue to see a steady stream of new applicants, which is encouraging. Aside from the need for experienced deckhands, we specifically need qualified cooks. Often, shore-based cooks are unaware of the industry and what it takes to join. Nothing is more powerful than word of mouth. If you know anyone who you believe would be a good fit, have them contact us for more information.

As we enter spring, there is a certain optimism for the coming year, especially for our Brothers and Sisters working at Marine Petro

Bulk, who work on the fuel barges. The onset of the Pandemic in 2020 resulted in the total absence of the local Cruise Ship industry. Although Members have continued to work, this certainly had a significant impact on scheduling. Finally, after two years, we see the light at the end of the tunnel. Transport Canada recently announced that cruise ships would be welcomed back into Canadian waters in April 2022, thus creating more work for our Members. This good news comes when we have begun collecting proposals for the renewal of their contract.

Not Just a Small Cog in a Large Machine

Recently I was contacted by Members working aboard a vessel where they believed there to be a possible asbestos exposure. Asbestos was used heavily in ship construction as an insulator, among other reasons, until roughly the 1970s. As we now know, asbestos can cause several health impacts when inhaled; therefore, we knew we had to act quickly. Immediately I contacted the company for more information and ensured that every reasonable precaution was made to provide safe working conditions. As it turns out, the company was aware of potential exposure; however, they failed to advise the Union officially. Thankfully, the material in question tested negative for asbestos. That said, it is quite frankly alarming that the company had not made us aware of this situation. Had the Union not been contacted, this could have been fatal under different circumstances. We are here to support you; however, unity and engaged participation make our success. You can be the catalyst, the ripple to the wave. You can be the change.

Maximise Your Opportunities of Employment

Between 2015 and 2016, the Union filed 55 lawsuits against the Government of Canada for violating the Temporary Foreign Worker Program. In particular, the Government was systematically issuing work permits to foreign crew members working aboard foreign vessels transporting goods between Canadian ports. As a result of these lawsuits and the settlement, our dispatchers may have contacted you concerning short-term employment opportunities on ships that wish to operate in Canada. In some cases, you may have even been asked for certificates that are not normally required of you. For example, you must hold a Bridge Watch certificate to sail as an AB on a Canadian flagged vessel. The requirement applies when sailing both domestically and internationally. If, however, a Canadian would like to work as an AB

on a Marshal Islands-flagged vessel, a Bridge Watch is not sufficient. The reason is that the Marshal Islands regulations require an AB to possess an Able Seafarer certificate. Therefore, the certification requirements are bound by the laws and regulations of the vessels' flag state.

Why should all of this matter to you? The simple answer is job security. While it is true that there may be jobs today, we also note the cyclical ebb and flow of trade and the economy. The more certificates you have under your belt, the greater your opportunities. In this edition of the Sailor, I will only focus on the Able Seafarer certificate. You are likely wondering the difference between that and what a Bridge Watch is? In short, there is a practical exam, and the

requirements are more stringent. To be eligible to challenge the exams, an applicant must have at least 36 months of sea service on one or more vessels as a rating performing deck duties. Contact your local Transport Canada Marine Safety and Security Services and speak with an examiner for more information. If you have questions or want to know how you can add some more certificates to your resume, reach out to an SIU Union Hall and an SIU official will be able to make some suggestions as to how you can pad your resume.

Sisters and Brothers, I wish you all a safe and happy 2022 shipping season. I look forward to seeing you all shortly.

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Chris Dover, Tom Carpenter, Rafael Bernardo, Jethro Aranton, Nymrod Esperanzate, George Oudzi (Henry Christoffersen - ORSI)

Negotiations

Rigel Marine Inc.

We've been negotiating for our *Juno Marie* Brothers for a few weeks. Unfortunately, the employer does not recognize the current agreement and insists on drafting a completely new CBA. The Union is working hard to maintain the gains of the current agreement and include them in the new text. The salary conditions proposed by the employer are also well below those demanded by our *Juno Marie* members. The SIU of Canada will continue to fight for our Members on board the *Juno Marie* to ensure they have a fair contract.

Biorex Quebec

Negotiations with Biorex started a few weeks ago and the parties have met a few times. The pandemic and the labour shortage are having a major impact on the work of Biorex fisheries observers and employee retention. Both the Union and the Employer agree that pay and working conditions must be increased.

The Union and the Employer have also agreed to use this opportunity to open discussions on the wages of Biorex Gulf fishery observers, even though the collective bargaining agreement doesn't expire until 2023.

Dispatch

We want to remind you that, when you finish your time on board, it's essential to enter the number of days you sailed, complete the "Assignments" section, and update your sea time booklet. This will ensure that Dispatch is informed of your return and will make it easier for us when you go to ship out again.

Also, please make sure that your certificates are up to date and that you have obtained your certificates of competency. Please use our online system SIU2020 to update your information, email addresses and certificates.

Négociations

Rigel Marine Inc.

Nous avons débuté les négociations pour nos confrères du *Juno Marie* depuis quelques semaines. Malheureusement, l'employeur ne reconnaît pas la convention actuelle et s'obstine à vouloir rédiger une convention complètement nouvelle. Le Syndicat travaille fort pour maintenir les acquis de la convention actuelle pour les inclure dans le nouveau texte. Les conditions salariales proposées par l'employeur sont également bien en dessous de celles demandées par nos confrères du *Juno Marie*. Le SIMC continuera à se battre pour ses membres à bord du *Juno Marie* afin de s'assurer qu'ils bénéficient d'une entente équitable.

Biorex Québec

Les négociations avec Biorex ont débuté depuis quelques semaines et les parties se sont rencontrées à quelques reprises. La pandémie et la pénurie de main d'œuvre ont un grand impact sur le travail des observateurs de pêches de Biorex et la rétention des employés. Le Syndicat et l'employeur conviennent tous les

deux que les conditions salariales et de travail doivent être augmentées.

Le Syndicat et l'employeur ont également convenu d'en profiter pour ouvrir les discussions quant aux salaires des observateurs de pêche de Biorex Golfe, même si la convention collective ne vient à échéance qu'en 2023.

Répartition

Nous tenons à vous rappeler que lorsque vous complétez votre mandat en mer, il est important d'entrer le nombre de jours que vous avez navigué, de compléter la section « Assignments » et de mettre votre livret de temps de mer à jour. Ainsi, la répartition sera informée de votre retour et cela nous facilitera la tâche lorsque vous devrez être expédié à nouveau.

Également, prenez soin de vérifier que vos certificats sont à jour et que vous avez obtenu vos brevets d'aptitude. Veuillez utiliser notre système en ligne SIU2020 pour mettre à jour vos informations, vos adresses électroniques et vos certificats

AROUND THE PORTS | AUTOUR DES PORTS



Adrian Thorne, Austin Embree, Travis Patterson, Denver Villegas (NACC Québec)



Joe Cummings, Anthony Côté, Loredario Gamayan (Kakisa - Hay River, NWT)



Kakisa (Hay River, NWT)



Henry Christoffersen - ORSI

Coasting Trade Act

The *Coasting Trade Act* reserves Canadian cabotage to Canadian flagged vessels. The Act provides that no foreign ship may engage in cabotage - the carriage of goods or passengers by ship from one place in Canada to another place in Canada - without a special coasting trade licence. The Minister of Transport may only issue a coasting trade licence to a foreign ship allowing the foreign ship to engage in Canadian cabotage if the Canadian Transportation Agency determines that no Canadian ship is suitable and available to perform the activity for which the coasting trade licence is sought.

The SIU has always fought for the enforcement of the *Coasting Trade Act*, recognizing that allowing foreign ships to engage in cabotage in Canadian waters undermines national security, the Canadian maritime industry, and the Canadian maritime labour market.

Problematically, the mandate provided to the Canadian Transportation Agency under the *Coasting Trade Act* is very narrow. The Agency is limited to an analysis of whether a Canadian-flagged vessel is suitable and available to perform the work in question. There is no analysis of whether minor adjustments to the proposed route, timing of a shipment, or size of vessel could result in a Canadian vessel being available. As a result, carefully tailored applications with precise specifications - specifications that they know cannot be met by existing Canadian ships - virtually always result in the Agency approving the application and granting the coasting trade licence. Additionally, applicants for coasting trade licences can even seek permission for the use of *unnamed* foreign vessels to engage in cabotage.

The SIU has pushed back on applications where Canadian ships can perform the work in question. Among other things, SIU has submitted that applicants seeking to use foreign-flagged vessels for cabotage in Canadian waters should have to prove, on the basis of clear evidence subject to cross-examination, that the specifications that they say are required to perform the activity are, in fact, completely necessary. The Canadian Transportation Agency should not accept as fact bare assertions by applicants that no Canadian vessels are suitable. A much more rigorous process should be implemented. The Agency should also be required to consider whether the proposed work could be performed by Canadian vessels were modifications to the proposed route, timing, and size of vessel adjusted.

Assuring that Canadian cabotage is performed by Canadian ships crewed by Canadian seafarers is an essential priority for the SIU. The SIU will continue to be vigilant in its fight and is seeking enhancements to the current requirements for allowing the use foreign vessels under the *Coasting Trade Act*.



La Loi sur le cabotage

La *Loi sur le cabotage* réserve le cabotage canadien aux navires battant pavillon canadien. La *Loi* prévoit qu'aucun navire étranger ne peut se livrer au cabotage - le transport de marchandises ou de passagers par navire d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada - sans une licence spéciale de cabotage. Le ministre des Transports ne peut délivrer une licence de cabotage à un navire étranger lui permettant de se livrer au cabotage canadien que si l'Office des transports du Canada détermine qu'aucun navire canadien n'est adapté et disponible pour effectuer l'activité pour laquelle la licence de cabotage est demandée.

Le SIMC a toujours lutté pour l'application de la *loi sur le cabotage*, reconnaissant que le fait de permettre aux navires étrangers de faire du cabotage dans les eaux canadiennes compromet la sécurité nationale, l'industrie maritime canadienne et le marché du travail maritime canadien.

Le problème est que le mandat confié à l'Office des transports du Canada en vertu de la *Loi sur le cabotage* est très étroit. L'Office se limite à une analyse visant à déterminer si un navire battant pavillon canadien est adapté et disponible pour effectuer le travail en question. Il n'y a aucune analyse visant à déterminer si des ajustements mineurs à l'itinéraire proposé, au moment de l'expédition ou à la taille du navire pourraient faire en sorte qu'un navire canadien soit disponible. Par conséquent, les demandes soigneusement conçues et assorties de spécifications précises - des spécifications qu'ils savent ne pas pouvoir être satisfaites par des navires canadiens existants - aboutissent presque toujours à l'approbation de la demande par l'Office et à l'octroi d'une licence de cabotage. De plus, les demandeurs de licence de cabotage peuvent même demander l'autorisation d'utiliser des navires étrangers *non nommés* pour faire du cabotage.

Le SIMC s'est objecté de telles demandes lorsque des navires canadiens peuvent effectuer le travail en question. Entre autres choses, le SIMC a fait valoir que les demandeurs qui souhaitent utiliser des navires battant pavillon étranger pour le cabotage dans les eaux canadiennes devraient avoir à prouver, sur la base de preuves claires sujettes à contre-interrogatoire, que les spécifications qu'ils disent être requises pour effectuer l'activité sont, en fait, totalement nécessaires. L'Office des transports du Canada ne devrait pas accepter comme faits les simples affirmations des demandeurs selon lesquelles aucun navire canadien ne convient. Un processus beaucoup plus rigoureux devrait être mis en place. L'Office devrait également être tenu d'examiner si les travaux proposés pourraient être effectués par des navires canadiens en modifiant l'itinéraire proposé, le calendrier et la taille des navires.

S'assurer que le cabotage canadien est effectué par des navires canadiens avec des équipages de marins canadiens est une priorité essentielle pour le SIMC. Le SIMC continuera à être vigilant dans sa lutte et cherche à améliorer les exigences actuelles pour permettre l'utilisation de navires étrangers en vertu de la *Loi sur le cabotage*.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS



North Atlantic Kairos



Oceanex Sandering - heading through the Narrows (St. John's, NL)



Updates from the International Transport Workers' Federation (ITF)

The ITF and the European Transport Workers' Federation ("ETF") have called for an immediate ceasefire and withdrawal of Russian military from Ukraine. The ITF and affiliated unions from around the world are united in their condemnation of the war and have expressed their unwavering solidarity with the people of Ukraine. The SIU Canada has for many years worked closely with our friends and the leadership of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine ("MTWTU") and our thoughts are with them, the people of Ukraine and the members,

families and friends of the MTWTU who represent over 80,000 Ukrainian seafarers and other workers. While the most horrific aspects of this war are obviously being felt in Ukraine, the situation is also highly impactful on the global shipping industry where Ukrainians and Russians represent approximately 15% of the total global workforce of mariners. Issues with payment of wages, travel restrictions and insurance are impacting seafarers, many of whom are now desperate to get home.

In our work with the ITF, the SIU

continues to be highly integrated in the important work happening at the international level. In November 2021, Chris Given was elected Chair of the ITF Cabotage Task Force. The Task Force's membership consists of union leaders from the U.S., Australia, Norway, India, Russia, Greece, Philippines, and Ukraine with expert advisors from numerous other countries and the ITF. In early March 2022, Chris chaired the annual meeting of the Cabotage Task Force where the group deliberated on matters including ongoing Free trade negotiations globally, a concerning report from ICS calling for the elimination of protectionism in maritime economies, and a promising update from Norwegian affiliates where a new government will finally implement long fought-for reforms to re-establish cabotage in Norway. The Task Force occupies an important role in the SIU's own work in Canada as we leverage the knowledge and best practices from our colleagues in international affiliates to promote strong support for cabotage policies both at home and abroad.

On the ITF Maritime Safety Committee ("MSC"), Chris Given has been working on updating the various IMO Guidelines on different fuels subject to the IGF code as a member of a correspondence group working between IMO sessions of the sub-committee on carriage of cargoes and containers. In cooperation with other members of the ITF MSC, the ITF made a submission to the Chair (Germany) in late 2021 and many of the submitted comments will be considered further during the 2nd round of deliberations currently underway. The elected members of the ITF MSC, working under the direction of the ITF accredited representative to the IMO, are responsible for representing over one million seafarers through ITF-affiliated unions on all matters considered at the IMO and in other international forums related primarily to marine safety and security. If interested, members can visit the ITF global website where a dedicated section to the IMO is kept up to date with the group's work and reports from each IMO committee and sub-committee are published.

The ITF has been preparing for the

upcoming ILO Maritime Labour Convention Special Tripartite Committee Part II ("STC") meetings which will take place in a hybrid in-person/virtual capacity in May 2022. At this meeting, the seafarers' group, the shipowners' group, and governments will consider amendments to the MLC. At this time, there are twelve amendments to be considered by the group which include proposals around provision of PPE, repatriation, medical care, employment agreements, and communications, amongst other items. The meetings to deliberate on these potential amendments will take place over two weeks with a vote on amendments to conclude the session.

Immediately following the STC meeting will be a meeting of the sub-committee on wages of seafarers of the Joint Maritime Commission ("JMC") to discuss updating the minimum monthly wage figure for able seafarers as referred to in the MLC. It is interesting to note that the ILO minimum wage structure for seafarers is one of the only global minimum wages established for any industry worldwide. This meeting of the JMC will bring together the group for the first time since 2021, where shipowners refused to negotiate a minimum wage increase for global seafarers despite shipping companies recording record-breaking profits and seafarers enduring unprecedented hardships caused by the global COVID-19 pandemic – hopefully common sense and decency will prevail for these upcoming meetings.

In other work, the ITF has recently established a tugboat and inland waters working group, on which the SIU is participating, which will scrutinize and make recommendations for strengthening safety regulations in this sector of the industry where oversight and enforcement of existing regulations has been problematic in Canada and other parts of the world. The SIU is also actively participating in other work of the ITF including its work on sustainable shipping and environmental issues, automation and digitalization and the future of work, and various internal working groups that focus on ITF internal policies and campaigns.

ETransfer Your Dues!

The SIU accepts dues payments via eTransfer. Please send your dues payments via eTransfer to dues@seafarers.ca. When sending your eTransfer, please include your: full name, SIU Membership number, and your SIU Reference number in the notes/comments section when sending your eTransfer.

PLEASE USE YOUR SIU REFERENCE NUMBER AS YOUR SECURITY PASSWORD SO THAT WE CAN EASILY ACCEPT YOUR PAYMENTS WITHOUT ANY ISSUES.



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

L'ITF et la Fédération européenne des travailleurs des transports (« ETF ») ont appelé à un cessez-le-feu immédiat et au retrait de l'armée russe d'Ukraine. L'ITF et ses syndicats affiliés du monde entier sont unis dans leur condamnation de la guerre et ont exprimé leur solidarité indéfectible avec le peuple ukrainien. Le SIMC travaille depuis de nombreuses années en étroite collaboration avec nos amis et les dirigeants du Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (« MTWTU »), et nos pensées vont vers eux, le peuple ukrainien et les membres, les familles et les amis du MTWTU qui représentent plus de 80 000 marins et autres travailleurs ukrainiens. Si les aspects les plus horribles de cette guerre sont évidemment ressentis en Ukraine, la situation a également un impact considérable sur l'industrie maritime mondiale, où les Ukrainiens et les Russes représentent environ 15 % de la main-d'œuvre mondiale totale des marins. Les problèmes liés au paiement des salaires, aux restrictions de voyage et aux assurances ont un impact sur les marins, dont beaucoup cherchent désespérément à rentrer chez eux.

Dans le cadre de son travail avec l'ITF, le SIMC continue rôle dans les travaux importants qui se déroulent au niveau international. En novembre 2021, Chris Given a été élu président du groupe de travail sur le cabotage de l'ITF. Le groupe de travail est composé de dirigeants syndicaux des États-Unis, d'Australie, de Norvège, d'Inde, de Russie, de Grèce, des Philippines et d'Ukraine, ainsi que de conseillers experts de nombreux autres pays et de l'ITF. Au début du mois de mars 2022, Chris a présidé la réunion annuelle du groupe de travail sur le cabotage, au cours de laquelle le groupe a délibéré sur des questions telles que les négociations de libre-échange en cours dans le monde, un rapport préoccupant de l'ICS appelant à l'élimination du protectionnisme dans les économies maritimes, et une mise à jour prometteuse des affiliés norvégiens, où un nouveau gouvernement va enfin mettre en œuvre les réformes tant attendues pour rétablir le cabotage en Norvège. Ce groupe de travail a aussi une place importante dans le travail du SIMC au Canada, car nous tirons parti des connaissances et des meilleures pratiques de nos collègues des affiliés internationaux pour promouvoir un soutien solide

aux politiques de cabotage, tant au Canada qu'à l'étranger.

Au sein du Comité de sécurité maritime (Maritime Safety Committee – « MSC ») de l'ITF, Chris Given a travaillé à la mise à jour des différentes directives de l'OMI sur les différents carburants, soumis au code IGF, en tant que membre d'un groupe de correspondance travaillant entre les sessions de l'OMI du sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs. En coopération avec d'autres membres du MSC de l'ITF, l'ITF a présenté une soumission au président (Allemagne) à la fin de 2021, et bon nombre des commentaires soumis seront examinés plus en détail au cours du deuxième cycle de délibérations qui a présentement lieu. Les membres élus du MSC de l'ITF, travaillant sous la direction du représentant accrédité de l'ITF auprès de l'OMI, sont chargés de représenter plus d'un million de marins par le biais des syndicats affiliés à l'ITF sur toutes les questions examinées à l'OMI et dans d'autres forums internationaux liés principalement à la sécurité et à la sûreté maritimes. Si intéressés, les membres du SIMC sont invités à visiter le site web mondial de l'ITF où une section consacrée à l'OMI est tenue à jour en ce qui a trait aux travaux du groupe et où sont publiés les rapports de chaque comité et sous-comité de l'OMI.

L'ITF s'est préparée aux prochaines réunions du Comité tripartite spécial (Partie II) (« STC ») de la Convention du travail maritime de l'OIT, qui se tiendront en mai 2022 sous la forme d'une réunion hybride en personne/virtuelle. Lors de cette réunion, le groupe des marins, le groupe des armateurs et les gouvernements examineront les amendements à la CTM. À l'heure actuelle, douze amendements doivent être examinés par le groupe, dont des propositions relatives à la fourniture d'EPI, au rapatriement, aux soins médicaux, aux contrats de travail et aux communications, entre autres. Les réunions pour délibérer sur ces amendements potentiels se dérouleront sur deux semaines, avec un vote sur les amendements pour conclure la session.

La réunion du STC sera immédiatement suivie d'une réunion du sous-comité sur les salaires des marins de la Commission maritime mixte (« JMC ») afin de discuter de

la mise à jour du salaire mensuel minimum pour les marins aptes à travailler, comme indiqué dans la CTM. Il est intéressant de noter que la structure des salaires minimaux de l'OIT pour les marins est l'un des seuls salaires minimaux mondiaux établis pour n'importe quelle industrie dans le monde. Cette réunion du JMC rassemblera le groupe pour la première fois depuis 2021, année où les armateurs ont refusé de négocier une augmentation du salaire minimum pour les marins du monde entier, bien que les compagnies maritimes aient enregistré des bénéfiques records et que les marins aient enduré des difficultés sans précédent causées par la pandémie mondiale de la COVID-19. Espérons que le bon sens et la décence prévaudront pour ces prochaines réunions.

Dans le cadre d'autres travaux, l'ITF a récemment créé un groupe de travail sur les remorqueurs et les eaux intérieures, auquel le SIMC participe, qui examinera et fera des recommandations pour renforcer les règlements de sécurité dans ce secteur de l'industrie où la surveillance et l'application des règlements existants ont été problématiques au Canada et dans d'autres parties du monde. Le SIMC participe aussi activement à d'autres travaux de l'ITF, notamment ses travaux sur le transport maritime durable et les questions environnementales, l'automatisation et la numérisation et l'avenir du travail, ainsi que divers groupes de travail internes qui se concentrent sur les politiques et campagnes internes de l'ITF.

eTransfer vos cotisations!

Le SIMC est désormais en mesure d'accepter le paiement de vos cotisations via virement électronique (eTransfer). Merci d'envoyer vos paiements de cotisations par virement électronique à dues@seafarers.ca. Lors de l'envoi de votre virement, indiquez votre nom complet, votre numéro de membre SIMC et votre numéro de référence SIMC dans la section "Notes/commentaires".

VEUILLEZ UTILISER VOTRE NUMÉRO DE RÉFÉRENCE SIMC COMME MOT DE PASSE AFIN QUE NOUS PUISSIONS ACCEPTER VOS PAIEMENTS FACILEMENT ET SANS PROBLÈME.



Putin's War in Ukraine March 2022



Emilio Morenatti/AP

Vladimir Putin's invasion of the sovereign country of Ukraine is a reprehensible example of how power, greed and fear can manifest itself into unimaginable violence. Putin has successfully shattered peace in Europe for the first time since the second World War and at the time of writing, Ukraine is being left to fend for itself.

Vladimir Putin, the former KGB Agent turned Dictator is masking his insecurities by seeking greater power using violence and fear to expand his nations influence and prove to the world that Russia can do as it pleases, with little consequences. Unfortunately, countries around the world are proving him right. The lackluster response by allied nations to the invasion of Ukraine is extremely concerning to anyone who values the tenets of democracy and the international order. Countries that are quick to invade the developing world for 'peace keeping' missions are noticeably absent from any physical presence in the War in Ukraine, opting instead for sanctions against Russia, hoping that financially damaging the country will be enough to stop this unjust invasion.

The bad news for countries imposing sanctions against Russia is that the war is not being orchestrated by the country of Russia. This war is the creation of one narcissist whose ego has swelled to such an enormity that the invasion of Ukraine is being done simply to prove that he can. Putin is like a child who lashes out at their parents when they're told they aren't allowed more ice cream, except this child possesses nuclear weapons and has an entire army at his disposal. This war is the result of 20 years of Vladimir Putin being surrounded by 'yes-men' in his inner circle, trapped in an echo chamber where if anyone steps out of line or disagrees with the dictator, they are replaced or killed. The threat of sanctions will not deter Putin because his narrow mindset is not focused on the

big picture. The sanctions will eventually hurt the Russian economy, the people of Russia, and some Russian oligarchs with enough wealth that it will take years before the impacts of these sanctions create issues. However, to think that Vladimir Putin, a man who routinely has journalists, enemies and political opposition murdered, is going to be worried about the future financial situation of his country during a time of war is laughable. Putin does not care about his own people. Putin cares about Putin, and nothing more. Putin will not see these sanctions as a hurdle because he is operating one week, one day, one hour at a time. His selfishness knows no bounds, and if his country's financial situation is impacted by these sanctions, it will have no impact on Putin's determination for more territorial power.

On March 4, 2022, the head of the North Atlantic Treaty Organization (NATO) rejected Ukrainian calls to help it protect its skies from Russian missiles and warplanes, scared of having to do the exact duties that the organization was created for. The head of NATO stated, "We are not part of this conflict". NATO was created in 1949 by the United States, Canada, and several Western European nations to provide collective security against the Soviet Union. While Ukraine is not officially a Member of NATO, the country has been pushing for Membership for years, but ironically it has been Russian intimidation that has kept the organization from accepting Ukraine as a Member. NATO seems to be taking the stance that they are willing to let millions of Ukrainians die because they do not want to 'provoke' Russia. Vladimir Putin seems to be proving that despite the countless international alliances, treaties and organizations that exist, global leadership and cooperation are just pleasant sounding words and ideologies with very little meaning. Global Leaders are willing to let innocent women, children, and

infants be killed because they don't see the threat as impacting their respective countries. Where do you think Putin will focus his attention next if he's able to take Ukraine?

This War is yet another piece of bad news in what seems like an endless cycle that started at the beginning of the COVID-19 Pandemic, however, even during the darkest times, there are signs of hope. One source of hope that we at the SIU have been inspired by during the early stages of this War comes from the bravery of the people of Ukraine. Seeing ordinary citizens step up to fight for their country in a time of crisis, against an army of well-equipped and dangerous invaders is a source of hope for the future. The President of Ukraine, Volodymyr Zelensky, has captured the attention of the world for his leadership and bravery, fighting alongside the people of Ukraine during these attacks. This bravery provides hope that there is still good in this world, and there are a lot of things still worth fighting for.

Our heart goes out to all of our fellow brothers and sisters of the sea in Ukraine, our ITF colleagues in Ukraine, and to all citizens of Ukraine who find themselves the victims of an egotistical villain who thinks he can take over the world. The SIU of Canada stands firmly with our Brothers and Sisters in Ukraine and we hope that by the time this article is being read, the War is coming to a close and Ukraine is victorious.

• • • • •

The Sailor's Opinion Column is a new section in 2022 and will be an occasional feature in upcoming issues of The Canadian Sailor and will deal with a variety of topics. This column was developed by the SIU of Canada's Communications Department.



La guerre de Poutine en Ukraine

Mars 2022



Emilio Morenatti/AP

L'invasion de l'Ukraine, un pays souverain, par Vladimir Poutine constitue un exemple odieux de la façon dont le pouvoir, la cupidité et la peur peuvent se manifester par des actes d'une violence inimaginable. Poutine a brisé la paix en Europe pour la première fois depuis la Seconde Guerre mondiale et, à l'heure où nous écrivons ces lignes, l'Ukraine est laissée à elle-même.

Vladimir Poutine, ancien agent du KGB devenu dictateur, masque ses insécurités en cherchant à accroître son pouvoir en utilisant la violence et la peur pour étendre l'influence de sa nation et prouver au monde que la Russie peut faire ce qu'elle veut, sans grandes conséquences. Malheureusement, les pays du monde entier lui donnent raison. La réponse mitigée des nations alliées à l'invasion de l'Ukraine est extrêmement préoccupante pour quiconque attache de l'importance aux principes de la démocratie et de l'ordre international. Les pays qui sont prompts à envahir les pays en développement dans le cadre de missions de « maintien de la paix » sont manifestement absents de toute présence physique dans la guerre en Ukraine. Ils optent plutôt pour des sanctions contre la Russie, en espérant que le fait d'infliger des dommages financiers au pays suffira à mettre un terme à cette invasion injuste.

La mauvaise nouvelle pour les pays qui imposent des sanctions à la Russie est que la guerre n'est pas orchestrée par un pays, en l'occurrence la Russie. Non, cette guerre est la création d'un seul homme narcissique dont l'ego a pris de telles proportions que l'invasion de l'Ukraine se déroule simplement pour prouver qu'il peut le faire. Poutine est comme un enfant qui s'en prend à ses parents lorsqu'on lui dit qu'il n'a plus le droit de manger de la crème glacée. Sauf que, dans ce scénario, l'enfant en question a des armes nucléaires et une armée entière à sa disposition. Cette guerre est le fruit des 20 années du régime de Vladimir Poutine durant lesquelles il a été entouré de « Yes Men ». Il en résulte une espèce de chambre d'écho où, si quelqu'un sort du rang ou est en désaccord avec le dictateur, il est remplacé ou tué. La menace de sanctions ne dissuadera

pas Poutine, car son esprit étroit est incapable d'intégrer une vision d'ensemble. Les sanctions finiront par nuire à l'économie russe, au peuple russe et à certains oligarques russes suffisamment riches pour qu'il faille attendre des années avant que l'impact de ces sanctions ne leur pose des problèmes. Cependant, il est risible de penser que Vladimir Poutine – un homme qui fait régulièrement assassiner des journalistes, ses ennemis et des membres de l'opposition politique – va s'inquiéter de la situation financière future de son pays en temps de guerre. Poutine ne se soucie pas de son propre peuple. Poutine se soucie de Poutine, rien de plus. Poutine ne verra pas ces sanctions comme un obstacle parce qu'il fonctionne une semaine, un jour, une heure à la fois. Son égoïsme ne connaît aucune limite. Et si la situation financière de son pays devait être affectée par ces sanctions, cela n'aurait aucun impact sur la détermination de Poutine à obtenir plus de pouvoir territorial.

Le 4 mars 2022, le chef de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) a rejeté les appels ukrainiens à aider l'Ukraine à protéger son ciel des missiles et des avions de guerre russes, craignant de devoir accomplir les tâches mêmes pour lesquelles l'organisation a été créée. Le chef de l'OTAN a déclaré : « Nous ne faisons pas partie de ce conflit. » L'OTAN a été créée en 1949 par les États-Unis, le Canada et plusieurs pays d'Europe occidentale pour assurer la sécurité collective contre l'Union soviétique. Alors que l'Ukraine n'est pas officiellement membre de l'OTAN, le pays fait pression pour y adhérer depuis des années, mais ironiquement, c'est l'intimidation russe qui a empêché l'organisation d'accepter l'Ukraine comme membre. L'OTAN semble adopter une position selon laquelle elle est prête à laisser mourir des millions d'Ukrainiens parce qu'elle ne veut pas « provoquer » la Russie. Vladimir Poutine semble prouver que, malgré les innombrables alliances, traités et organisations internationales qui existent, le leadership et la coopération à l'échelle mondiale ne sont que des mots et des idéologies aux consonances acceptables et sans grande signification. Les dirigeants mondiaux sont prêts

à laisser mourir des femmes, des enfants et des nourrissons innocents parce qu'ils ne considèrent pas que la menace a un impact sur leurs pays respectifs. À votre avis, où Poutine concentrera-t-il son attention s'il parvient à prendre l'Ukraine ?

Cette guerre est une mauvaise nouvelle de plus dans ce qui semble être un cycle sans fin qui a commencé au début de la pandémie de la COVID-19. Cependant, même dans les moments les plus sombres, il y a des signes d'espoir. La bravoure du peuple ukrainien est une source d'espoir qui a inspiré le SIMC au cours des premières étapes de cette guerre. Voir des citoyens ordinaires se lever pour se battre pour leur pays en temps de crise, contre une armée d'invasisseurs bien équipés et dangereux est une source d'espoir pour l'avenir. Le président de l'Ukraine, Volodymyr Zelensky, a attiré l'attention du monde entier pour son leadership et sa bravoure, en combattant aux côtés du peuple ukrainien pendant ces attaques. Cette bravoure témoigne que le bien existe encore dans ce monde et que beaucoup de choses valent encore la peine d'être défendues.

Nous sommes solidaires de tous nos confrères et consœurs de la mer en Ukraine, nos collègues de l'ITF en Ukraine, et tous les citoyens de l'Ukraine qui se retrouvent victimes d'un vaurien égoïste qui pense pouvoir s'emparer du monde. Le SIMC soutient fermement nos confrères et consœurs en Ukraine et nous espérons qu'au moment où vous lirez cet article, la guerre sera terminée et que l'Ukraine sera victorieuse.

• • • • •

L'éditorial du Marin – une toute nouvelle section en 2022 – traitera d'une variété de sujets et sera une chronique publiée occasionnellement dans les prochains numéros du Marin. Cette chronique a été élaborée par le service des communications du SIMC.

YOU ARE NOT ALONE VOUS N'ÊTES PAS SEUL

NATIONAL CRISIS HOTLINES:

CRISIS SERVICES CANADA

CALL: 1 833-456-4566 OR TEXT 45645

FIRST NATIONS AND INUIT HOPE FOR WELLNESS HELP LINE

1-855-242-3310

CANADA DRUG REHAB ADDICTION SERVICES DIRECTORY

1-866-462-6362

BRITISH COLUMBIA

CRISIS CENTRE

1-800-784-2433

ALBERTA

DISTRESS CENTRE

403-266-4357

SASKATCHEWAN

**SASKATOON CRISIS INTERVENTION
SERVICE**

306-933-6200

MANITOBA

MANITOBA CRISIS LINE

1-888-322-3019

ONTARIO

ONTARIO MENTAL HEALTH HELPLINE

1-866-531-2600

QUEBEC

**CENTRE DE PREVENTION DU
SUICIDE DE QUEBEC**

1-866-277-3553

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR

MOBILE CRISIS RESPONSE TEAM

1-888-737-4668

NEW BRUNSWICK

CHIMO HELPLINE

1-800-667-5005

PRINCE EDWARD ISLAND

THE ISLAND HELPLINE

1-800-218-2885

NOVA SCOTIA

MENTAL HEALTH MOBILE CRISIS

1-888-429-8167

TERRITORIES

YUKON DISTRESS AND SUPPORT LINE

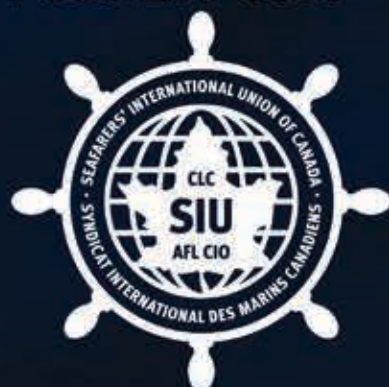
1-844-533-3030

NORTHWEST TERRITORIES HELP LINE

1-867-767-9061

NUNAVUT KAMATSIAQTUT HELP LINE

1-800-265-3333



**DON'T BE AFRAID TO SEEK HELP IF YOU ARE EXPERIENCING
A MENTAL HEALTH CRISIS**

**N'HÉSITEZ PAS À DEMANDER DE L'AIDE SI VOUS VIVEZ UNE
CRISE DE SANTÉ MENTALE**