

SIU MEMBERS WITH CTMA: A STRONG AND HISTORIC RELATIONSHIP

MEMBRES DU SIMC AVEC CTMA: UNE RELATION FORTE ET HISTORIQUE

PAGE 10



TRANSPORT CANADA MUST ADDRESS CTA WAIVER ABUSE

PAGE 2

L'USAGE EXCESSIF DU SYSTÈME DE CABOTAGE OTC DOIT ÊTRE CORRIGÉ PAR TRANSPORT CANADA

PAGE 3

James Given, President

Transport Canada Must Address CTA Waiver Abuses

The SIU of Canada has always championed the *Canadian Coasting Trade Act* (CTA), an act that regulates our industry, our Members and seafarers across the country. The *Coasting Trade Act* regulates all marine activities in our industry and protects Canadian cabotage to ensure that Canadian operators and seafarers have the right to work in Canada.

For the past number of years, the SIU of Canada has been constantly monitoring the waiver application process for foreign ship operators to conduct business in Canada. Under the currently regulations, companies are only granted a permit when there are no Canadian vessels available or able to perform the tasks dictated by the foreign company. This system has ensured that Canadian seafarers and Canadian vessels have priority over foreign crews and vessels in Canadian waters. For years, although fragile, this system has worked relatively well. However, we are now beginning to see a number of foreign companies look for and abuse loopholes in this system.

To put it simply, due to these loopholes that

companies are now attempting to exploit, the CTA Waiver process needs a full review by Transport Canada to ensure the requirements to operate in Canada do not contain options for foreign companies to manipulate the system to operate in Canadian waterways unfairly or illegally. Foreign companies are spending considerable money and resources looking through the *Coasting Trade Act* to find further ways to circumvent the existing regulations to take advantage of vague or unclear language within the Act. This cannot go unaddressed by the federal government any longer. If a review is not undertaken soon, it will soon be meaningless.

Foreign companies applying for a waiver to operate in Canada should have to provide sworn evidence of the need for their 'specialized' equipment, vessels, and seafarers, which is not required at the current time. As it stands, companies can say whatever they want in their application, without any evidence, and the CTA must take their word for it. This fact does not create a just system, and the SIU believe that foreign companies cheat the system if the prospect of profit is involved. There is nothing governing

this process to ensure these companies are telling the truth on their applications. A system of this importance with such little oversight by the Federal Government is begging for further abuses by these foreign companies operating in bad faith.

Another way to help improve the CTA is to require foreign companies applying for a waiver to give advance notice to Canadian companies regarding their application, so that Canadian companies can try to procure a vessel or specialized equipment themselves and bring it under a Canadian flag. Similar measures are in place to allow us to seek out Canadian seafarers to fill positions on these vessels. However, the same guidelines are not available for Canadian shipowners regarding vessels or equipment. Canadian companies often have worldwide reach and could provide these so called 'specialized' vessels or equipment. However, without the advance notice, this is not possible. Being blindsided by foreign companies who often fabricate the need for some of this 'specialized' equipment or these vessels points to large blind spots within the CTA.



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 bottom line is that these foreign operators are allowed the flexibility, under the current state of the CTA, to make it look as if they are the only company with a vessel to perform a certain task, when that is often not the case. These companies also frequently claim that a very specific vessel, or certificate for a seafarer, is required, when that is simply not the case. These claims are made specifically to make it seem as though their specific task cannot be done by a Canadian vessel or Canadian seafarer, so they

wish to bring in cheaper labour and substandard vessels that save the company money. The lack of oversight of those applying for waiver under the CTA is creating a system where the CTA will soon be meaningless and Canadian waters will soon be operating as if no regulations exist whatsoever.

The current system worked for years, but now that companies are focusing resources on finding ways to manipulate the Act to work to their favour, there

are clear loopholes that need to be addressed by the federal government for the Act to continue to do what it is designed to do. There are no checks or balances for the CTA, and this is being overtly abused by foreign companies. Like anything in life, the CTA must adapt as new challenges appear on the horizon. If the Canadian Government is not up to the task of continuing to modernize the CTA to address some of these issues, the CTA will be completely useless.

Transports Canada doit s'attaquer aux abus des dérogations à la Loi sur le cabotage

Le SIMC a toujours défendu la *Loi sur le cabotage* canadien, une loi qui régleme notre industrie, nos membres et les marins dans tout le pays. La *Loi sur le cabotage* régleme toutes les activités maritimes de notre industrie et protège le cabotage canadien afin de garantir que les opérateurs et les marins canadiens ont le droit de travailler au Canada.

Depuis plusieurs années, le SIMC surveille constamment le processus de demande de dérogation pour les exploitants de navires étrangers qui souhaitent faire des affaires au Canada. Selon la réglementation actuelle, les entreprises ne se voient accorder un permis que lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens disponibles ou capables d'effectuer les tâches dictées par l'entreprise étrangère. Ce système a permis de garantir que les marins canadiens et les navires canadiens ont la priorité sur les équipages et les navires étrangers dans les eaux canadiennes. Pendant des années, bien que fragile, ce système a fonctionné relativement bien. Cependant, nous commençons maintenant à voir un certain nombre de compagnies étrangères chercher et abuser des failles de ce système.

Pour dire les choses simplement, en raison de ces échappatoires que les entreprises tentent maintenant d'exploiter, le processus de dérogation de la *Loi sur le cabotage* doit faire l'objet d'un examen complet par Transports Canada pour s'assurer que les exigences d'exploitation au Canada ne contiennent pas d'options permettant aux entreprises étrangères de manipuler le système pour exploiter les voies navigables canadiennes de façon injuste ou illégale. Les entreprises étrangères dépensent beaucoup d'argent et de ressources pour analyser la *Loi sur le cabotage* afin de trouver d'autres moyens de contourner les règlements existants et de tirer profit du langage vague ou peu clair de la Loi. Le gouvernement fédéral ne peut plus rester indifférent à ce problème. Si un examen n'est pas entrepris bientôt, la Loi sera bientôt dénuée de sens.

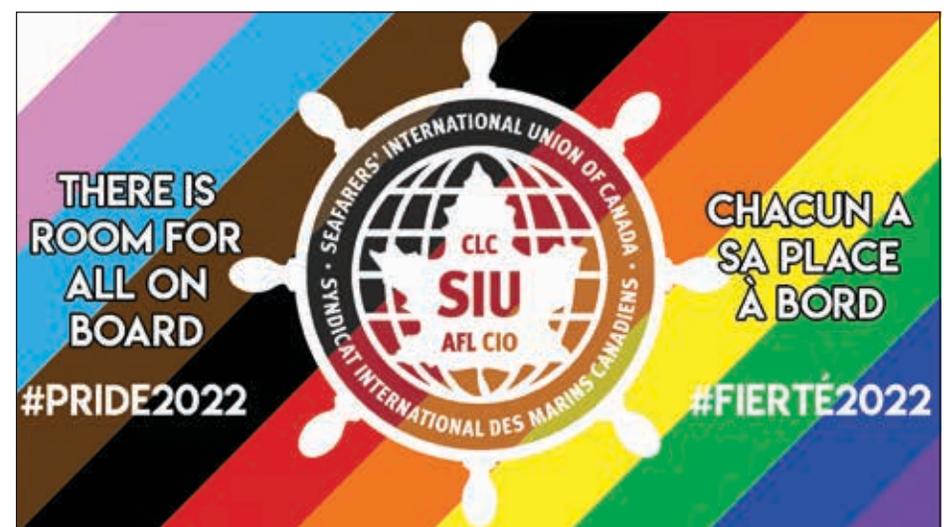
Les entreprises étrangères qui demandent une dérogation pour exercer leurs activités au Canada devraient être tenues de fournir des preuves sous serment de la nécessité de leur équipement, de leurs navires et de leurs marins « spécialisés », ce qui n'est pas exigé à l'heure actuelle. Dans l'état actuel des choses, les entreprises peuvent dire ce qu'elles veulent dans leur demande, sans aucune preuve, et la Loi sur le cabotage doit les croire sur parole. Cela ne crée pas un système juste, et le SIMC pense que les entreprises étrangères trichent avec le système si la perspective de profit est impliquée. Rien ne régit ce processus pour garantir que ces entreprises disent la vérité dans leurs demandes. Un système de cette importance avec si peu de surveillance de la part du gouvernement fédéral ne peut qu'inciter les sociétés étrangères de mauvaise foi à commettre de nouveaux abus.

Une autre façon d'aider à améliorer la *Loi sur le cabotage* est d'exiger que les entreprises étrangères qui demandent une dérogation donnent un préavis aux entreprises canadiennes concernant leur demande, de sorte que les entreprises canadiennes puissent essayer de se procurer elles-mêmes un navire ou de l'équipement spécialisé et de le faire passer sous pavillon canadien. Des mesures similaires sont en place pour nous permettre de rechercher des marins

canadiens afin de pourvoir les postes sur ces navires. Cependant, les mêmes directives ne sont pas disponibles pour les armateurs canadiens en ce qui concerne les navires ou l'équipement. Les entreprises canadiennes ont souvent une portée mondiale et pourraient fournir ces navires ou équipements dits « spécialisés ». Toutefois, sans préavis, cela n'est pas possible. Le fait d'être pris au dépourvu par des entreprises étrangères qui inventent souvent le besoin de certains de ces équipements « spécialisés » ou de ces navires montre que la Loi sur le cabotage présente des lacunes importantes.

L'essentiel est que ces opérateurs étrangers ont la possibilité, dans l'état actuel de la *Loi sur le cabotage*, de faire croire qu'ils sont la seule société disposant d'un navire pour effectuer une certaine tâche, alors que ce n'est souvent pas le cas. Ces entreprises prétendent aussi fréquemment qu'un navire très spécifique, ou un certificat pour un marin, est nécessaire, alors que ce n'est tout simplement pas le cas. Ces allégations sont faites spécifiquement pour faire croire que leur tâche spécifique ne peut pas être effectuée par un navire canadien ou un marin canadien, de sorte qu'elles souhaitent faire venir une main-d'œuvre moins chère et des navires inférieurs aux normes qui permettent à l'entreprise de faire des économies. Le manque de surveillance de ceux qui demandent une dérogation en vertu de la Loi sur le cabotage crée un système où la Loi sur le cabotage sera bientôt dénuée de sens et où les eaux canadiennes fonctionneront bientôt comme si aucune réglementation n'existait.

Le système actuel a fonctionné pendant des années, mais maintenant que les entreprises concentrent leurs ressources sur la recherche de moyens de manipuler la Loi en leur faveur, il existe des failles évidentes qui doivent être comblées par le gouvernement fédéral pour que la Loi continue de faire ce qu'elle est censée faire. Il n'y a pas de freins et de contrepoids pour la *Loi sur le cabotage*, et les entreprises étrangères en abusent ouvertement. Comme toute chose dans la vie, la Loi sur le cabotage doit s'adapter aux nouveaux défis qui se profilent à l'horizon. Si le gouvernement canadien n'est pas à la hauteur pour continuer à moderniser la Loi afin de résoudre certains de ces problèmes, la *Loi sur le cabotage* sera complètement inutile.



Patrice Caron, Vice-président exécutif

Investissement de 4M \$ pour la formation continue de l'industrie Maritime

Une bonne nouvelle pour les gens de mer du Québec.

Dans le cadre des Assises québécoises du secteur maritime organisées par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) tenues à Trois-Rivières, le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS), Jean Boulet, a annoncé d'importants investissements dédiés au développement des compétences dans le domaine maritime.

L'aide financière, qui s'élève à 4M \$, permettra de soutenir des projets axés sur le développement des compétences ainsi que sur l'adaptation de formations, et ce, afin de répondre aux nombreux besoins découlant à la fois de la révision du Règlement sur le personnel maritime (RPM) de Transports Canada et de l'évolution du domaine du transport maritime. Elle permettra également de revoir l'ingénierie des formations dans le but d'assouplir l'accès aux formations, et de miser davantage sur l'apprentissage en ligne, tout en assurant l'enseignement en présence lorsque requis.

En plus de permettre de répondre aux exigences du RPM révisé, les sommes prévues pourront également contribuer à soutenir activement les entreprises maritimes par le développement de formations liées à des domaines émergents comme la gestion et le transport des matières dangereuses, l'appui aux programmes de formation internes, la diversité et l'inclusion, l'accès aux technologies de l'information et le soutien aux pratiques innovantes, et au leadership du secteur.

Il est important de souligner la grande contribution des partenaires du milieu maritime, ainsi que l'apport significatif du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) qui a copiloté, avec le MTESS, le comité de travail menant à ces investissements.

L'année 2022 a commencé par une attaque vicieuse de la Russie contre l'Ukraine. Comment cette guerre peut-elle me toucher en tant que marin canadien ?

La question mérite d'être posée, car l'impact sur vous a déjà commencé. Premièrement, les taux d'intérêt ont débuté leurs ascensions, et selon les experts, ils continueront d'augmenter jusqu'à la fin de l'année, et pourraient atteindre 6 %. Ceci a un impact sur le coût de la vie qui a une incidence directe sur votre pouvoir d'achat et votre capacité à voir à vos obligations financières. Chaque membre devrait prendre le temps d'examiner sa propre situation financière et adopter les mesures nécessaires. Cela peut aussi signifier que lors du renouvellement de votre convention collective, celles-ci contiennent les paramètres de protection du coût de la vie. Les gouvernements et certains employeurs sont généralement contre ces protections, mais il en va de votre détermination pour en arriver à vos fins.

Sur une note plus positive, selon certains employeurs, le transport arctique ne devrait pas être touché. Le volume de fret semble être juste un peu plus faible, mais rien d'alarmant pour les équipages. Le transport des produits pétrolier et de marchandises générales au Canada, aussi appelés cabotage, demeureront stable comme à l'habitude, au moins jusqu'à la fin de 2022. Le transport de marchandises maritime international devrait afficher une croissance comprise entre 7 % et 9 % cette année ; une estimation d'un pour cent plus élevée qu'une précédente prévision, selon les chiffres de l'agence Bloomberg. Certains marchés ont été impactés par la guerre, mais le cabotage canadien est pour l'instant protégé. Certains employeurs en construction navale ont constaté un ralentissement en matière d'approvisionnement pour les composantes de navires qui ne sont pas produites au Canada. Au même titre que dans bien des industries, des délais et des coûts supplémentaires se sont ajoutés. Certains chantiers ont mis en place des processus d'approvisionnement à plus long terme ainsi que des techniques de stockage pour limiter l'impact des délais.

Dans tous les cas, malgré cette guerre regrettable et une pandémie mondiale, tous poursuivent leurs activités jugées essentielles par tous les paliers de gouvernement et ils ont innové pour limiter l'impact sur leur activité, ce qui a certainement évité des mises à pied. Votre Syndicat fera tout en son pouvoir pour diminuer les impacts de cette guerre sur vos emplois.

Le SIMC ainsi que quelques entreprises maritimes canadiennes ont été impliquées dans l'aide aux marins ukrainiens désirant immigrer au Canada pour y travailler. S'ils sont acceptés, ceci contribuera grandement à leur bien-être et à venir gonfler les rangs des officiers canadiens. Nous remercions les membres du SIMC pour l'accueil généreux qu'ils leur réservent.

Coastal Shipping a eu deux cales sèches cette année, le *Tuvaq W* et le *Kivalliq W*, ces cales sèches ont certainement un impact significatif et positif sur les membres du SIMC. Des navires plus adaptés et moins polluants sont plus agréables à travailler et moins dangereux. Les nouveaux navires et ceux bien entretenus par leurs opérateurs sont un atout important autant pour la flotte canadienne que pour tous les membres du SIMC.

Informations sur vos droits d'exercer un refus d'exécution de travail

Le droit de refuser d'exécuter un travail dangereux.

Tout employé assujéti à la partie II du Code a le droit de refuser d'exécuter un travail dangereux, pourvu qu'il ait des motifs raisonnables de croire qu'il est dangereux pour lui. De façon spécifique, le Code mentionne qu'un employé peut refuser dans les situations suivantes :

- d'utiliser ou de faire fonctionner une machine qui constitue un danger pour lui-même ou pour un autre employé;
- s'il est dangereux pour lui de travailler dans le lieu;
- d'accomplir une tâche qui constitue un danger pour lui-même ou pour un autre employé.

Le Code prévoit certaines exceptions quant à l'utilisation du droit de refuser d'exécuter un travail dangereux. Ces exceptions sont : l'exercice du refus de travail qui met directement en danger la vie, la santé ou la sécurité d'une autre personne ou lorsque le danger visé constitue une condition normale d'emploi.

Remarque : pour un employé se trouvant à bord d'un navire ou d'un aéronef en service, la procédure est différente. Si l'employé croit qu'il y a un danger lié à son travail, il doit aviser le responsable du navire ou de l'aéronef, qui décidera ce qu'il faut faire, sans toutefois compromettre la sécurité du navire ou de l'aéronef.

La définition de danger se lit comme suit : « une situation, tâche ou risque qui pourrait vraisemblablement présenter une menace imminente ou sérieuse pour la vie ou pour la santé de la personne qui y est exposée avant que, selon le cas, la situation soit corrigée, la tâche modifiée ou le risque écarté. »

Exercer son droit de refus :

L'employé qui désire exercer son droit de refuser d'exécuter un travail dangereux doit, sans délai, faire rapport sur la situation dangereuse à l'officier en charge ou à l'employeur. Lorsque plusieurs employés ont présenté à leur employeur des rapports au même effet, ils peuvent désigner l'un d'entre eux pour les représenter lors de l'enquête du comité local ou du représentant.

L'employé précise aussi à son employeur son intention de se prévaloir des

dispositions du Code ou de la convention collective lorsqu'applicable pour traiter son refus. La décision de l'employé est irrévocable, à moins que l'employé et l'employeur ne soient d'accord pour le modifier. Si l'employé décide de se prévaloir de la convention collective, le ministre n'aura pas à intervenir ce qui est à l'avantage de l'employé.

La CNESST nous a informé d'une hausse marquée des accidents de travail au Québec pour 2021. Rappelez-vous toujours de ne jamais faire de travaux pour lesquelles vous n'êtes pas formé. En 2021, 60 travailleurs ont perdu la vie au travail et 147 sont décédés de maladie professionnelle. Les syndicats procurent au gouvernement tout changement aux lois possible pour mieux protéger les travailleurs. Nous avons des solutions. Il ne manque que l'écoute des gouvernements.

En terminant, assurez-vous de renouveler votre passeport et/ou tout autre document bien avant la fin de sa période de validité, car la période d'attente pour l'obtention du renouvellement est plus longue qu'à l'habitude; il en va de même pour les formations.

Le premier mai dernier, Rémy Bouliane, directeur général d'Anglo Eastern a présenté la couronne de fleurs au monument des marins au quai de l'horloge de Montréal en signe de respect aux marins qui ont participé à la bataille de l'Atlantique. Plusieurs marins marchands y ont perdu la vie. Ceci nous rappelle l'importance d'une marine marchande forte et prête en tout temps à intervenir à l'effort de guerre canadienne.



Remy Bouliane

\$4M investment in continuing education for the maritime industry

Good news for Quebec seafarers!

As part of the Assises québécoises du secteur maritime organised by the Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) held in Trois-Rivières, the Minister of Labour, Employment and Social Solidarity (MTESS), Jean Boulet, announced major investments dedicated to the development of skills in the maritime field.

The financial assistance, which amounts to \$4M, will make it possible to support projects focused on skills development and adapt training to meet the many needs arising from both the revision of Transport Canada's Marine Personnel Regulations (MPR) and the evolution of the marine transportation field. It will also make it possible to review the structure of training courses to make access to training more flexible, and more on eLearning driven, while ensuring face-to-face teaching when required.

In addition to meeting the requirements of the revised MPR, the funding will also help to actively support maritime businesses through the development of training related to emerging areas such as hazardous materials management and transportation, support for in-house training programs, diversity and inclusion, access to information technology and support for innovative practices, and sector leadership.

It is important to underline the great contribution of the partners of the maritime community, as well as the significant contribution of the Comité sectoriel

de main d'oeuvre de l'industrie maritime (CSMOIM), which co-led, with the MTESS, the working committee leading to these investments.

2022 began with a vicious Russian attack on Ukraine. How can this war affect me as a Canadian sailor?

The question is worth asking because the impact on you has already begun. Firstly, interest rates have started to rise, and according to the experts, they will continue to rise until the end of the year and could reach 6%. This has an impact on the cost of living, which directly affects your purchasing power and your ability to meet your financial obligations. Each member should take the time to examine their own financial situation and make the necessary adjustments. It may also mean that when your collective agreement is renewed, it contains cost of living protection parameters. Governments and some employers are generally against these protections, but your determination is required to push them through.

On a more positive note, according to some employers, Arctic transport should not be affected. The volume of cargo seems to be just a little lower, but nothing to worry about for crews. Canadian oil and general cargo, also known as cabotage, will remain stable as usual, at least until the end of 2022. International maritime freight transport is expected to grow between 7% and 9% this year, one percent higher than a previous forecast, according to Bloomberg figures. Some markets have been impacted by the war, but Canadian

cabotage is protected for now. Some shipbuilding employers have seen a slowdown in the supply of ship components that are not produced in Canada. As in many industries, delays and additional costs have been added. Some yards have implemented longer-term procurement processes and stockpiling techniques to limit the impact of delays.

In any case, despite this unfortunate war and a global pandemic, all parties are continuing their activities deemed essential by all levels of government and have innovated to limit the impact on their business, which has certainly avoided layoffs. Your Union will do everything in its power to reduce the impact of this war on your jobs.

The SIU and some Canadian maritime companies have been involved in assisting Ukrainian seafarers wishing to immigrate to Canada to work. If accepted, this will greatly contribute to their well-being and to the ranks of Canadian officers. We thank the members of the SIU for their generous welcome.

Coastal Shipping has had two dry docks this year, the *Tuvaq W* and the *Kivalliq W*, and these dry docks are certainly having a significant and positive impact on SIU members. More suitable and less polluting vessels are more pleasant to work on and less dangerous. The new vessels and those well maintained by their operators are an important asset for the Canadian fleet as well as for all SIU members.

Information on your rights to exercise a refusal to perform work

The right to refuse to perform dangerous work.

Any employee subject to Part II of the Code has the right to refuse to perform dangerous work, provided the employee has reasonable grounds to believe that the work is dangerous to the employee. Specifically, the Code states that an employee may refuse to do the following in these situations:

- use or operate a machine that constitutes a danger to themselves or another employee.
- whether it is dangerous for them to work in the space.
- perform a task that constitutes a danger to himself or another employee.

The Code provides for certain exceptions to the use of the right to refuse to perform dangerous work. These exceptions are: the exercise of the right to refuse work that directly endangers the life, health, or safety of another person, or where the danger in question constitutes a normal condition of employment.

Note: For an employee on board a ship or aircraft in operation, the procedure is different. If the employee believes that there is a work-related

hazard, they must notify the person in charge of the ship or aircraft, who will decide what to do, without compromising the safety of the ship or aircraft.

The definition of danger reads as follows: "a situation, task, or risk that could reasonably be expected to present an imminent or serious threat to the life or health of the person exposed to it before the situation is corrected, the task is modified or the risk is removed."

Exercising the right of refusal:

An employee who wishes to exercise their right to refuse to perform dangerous work shall, without delay, report the dangerous situation to the officer in charge or to their employer. Where several employees have made reports to the same effect to their employer, they may designate one of them to represent them at the enquiry of the workplace committee or the representative.

The employee shall also inform the employer of their intention to avail themselves of the provisions of the Code or the collective agreement, where applicable, to deal with the refusal. The employee's decision is irrevocable unless the employee and the employer agree to modify it. If the employee decides to avail

themselves of the collective agreement, the Minister will not need to intervene, which is to the employee's advantage.

The CNESST has informed us of a marked increase in work-related accidents in Quebec for 2021. Always remember to never perform work you are not trained to do. In 2021, 60 workers lost their lives on the job and 147 died of occupational diseases. Unions are pushing the government for any changes to the laws that will better protect workers. We have solutions. All we need is for governments to listen.

Finally, make sure you renew your passport and/or any other document well before the end of its validity period, as the waiting period for renewal is longer than usual; the same applies to training courses.

On May 1, Rémy Bouliane, General Manager of Anglo Eastern, presented a flower wreath at the Sailors' Monument at the Montreal Clock Wharf as a sign of respect to the sailors who participated in the Battle of the Atlantic. Many merchant seamen lost their lives there. This serves as a reminder of the importance of a strong merchant navy ready to contribute to the Canadian war effort at all times.

FINAL SAILING / VOYAGE FINAL

George E. Keeping
 Brother George E. Keeping who joined the S.I.U. on July 2, 1987 passed away on January 29, 2022 at age 61. He worked on the Tadousac and his last vessel the Capri.
 Confrère George E. Keeping qui s'est joint au SIU le 2 juillet 1987 est décédé le 29 janvier 2022 à l'âge de 61 ans. Il a travaillé à bord du Tadousac et a travaillé dernièrement pour Capri.

Vianney Gauthier
 Brother Vianney Gauthier who joined the S.I.U. on July 2, 1987 passed away on April 11, 2022 at age 86. He worked on the M.A. Corneau and his last vessel the S.T.Q..
 Confrère Vianney Gauthier qui s'est joint au SIU le 2 juin 1964 est décédé le 11 avril 2022 à l'âge de 86 ans. Il a travaillé à bord du M.A. Corneau et a travaillé dernièrement pour S.T.Q..



Honourable Joseph R. Nuss, Q.C., Ad.E.

Seafarers' Appeal and Review Board

P.O. Box 664, Station H, Montreal, QC H3G 2M6 | Telephone: (514) 982-5010.

February 25, 2022

Mr. Mike Given
Secretary-Treasurer S.I.U. of Canada
200- 1333 rue St-Jacques, Montreal, Quebec H3C 4K2

Re: Annual Report

Dear Mr. Given:

Please find enclosed the Annual Report of the Seafarers' Appeal and Review Board ("Board"), in English and in French, covering the period January 1, 2021 to December 31, 2021. Would you, pursuant to Article 19 of the Terms of Reference of the Board, kindly have the Report published in full in the next edition of the Canadian Sailor.

Yours truly,



Hon. Joseph R. Nuss, Q.C., Ad.E.
Arbitrator

JRN/jh
Enet.

SEAFARERS' APPEAL AND REVIEW BOARD

ANNUAL REPORT

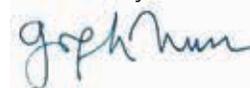
To The Seafarers' International Union of Canada

I am hereby submitting my annual report as arbitrator constituting the Seafarers' Appeal and Review Board under Article XXVII of the Constitution of the Seafarers' International Union of Canada.

This report covers the one year period from January 1, 2021 to December 31, 2021. During this period, no matter was submitted to me by any member.

Montreal, Quebec, February 25, 2022.

Yours truly,



Hon. Joseph R. Nuss, Q.C., Ad.E.
Arbitrator

COMMISSION D'APPEL ET DE RÉVISION DES MARINS CANADIENS
RAPPORT ANNUEL

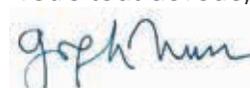
Au Syndicat international des marins canadiens

Par les présentes, je vous soumetts mon rapport annuel à titre d'arbitre constituant la Commission d'appel et de révision des marins canadiens établie par l'article XXVII de la Constitution du Syndicat international des marins canadiens.

Ce rapport couvre la période d'un an du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021. Aucun cas ne m'a été soumis par un membre durant cette période.

Montréal, Québec, le 25 février 2022.

Votre tout dévoué,



Hon. Joseph R. Nuss, c.r., Ad.E.
Arbitre



JOURNÉE DES GENS DE MER 2022

MEANWHILE...

THE SIU OF CANADA WOULD LIKE TO THANK ALL SEAFARERS ON THIS INTERNATIONAL DAY OF THE SEAFARER. AS WE ALWAYS SAY, WITHOUT YOU, THE WORLD WOULD STOP. YOU ARE THE UNSUNG HEROES THAT KEEP THE WORLD MOVING. COMMUNITIES ACROSS THE COUNTRY OWE YOU THEIR THANKS FOR YOUR CONTINUED DEDICATION. HAPPY DAY OF THE SEAFARER!

LE SIMC AIMERAIT REMERCIER TOUS LES GENS DE MER EN CETTE JOURNÉE INTERNATIONALE DES GENS DE MER. COMME ON DIT TOUJOURS, SANS VOUS, LE MONDE S'ARRÊTERAIT. VOUS ÊTES LES HÉROS MÉCONNUS QUI FONT BOUGER LE MONDE. LES COMMUNAUTÉS DE TOUT LE PAYS VOUS DOIVENT LEURS REMERCIEMENTS POUR VOTRE DÉVOUEMENT CONTINU. BONNE JOURNÉE DES GENS DE MER!

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

BUREAU DE THOROLD

La saison de navigation 2022 bat maintenant son plein et, bien que certains navires soient restés en rade à long terme ou aient été aménagés tardivement dans certaines régions du pays, dans l'ensemble, nous voyons de nouveaux navires, de nouveaux échanges et de nouveaux contrats dans d'autres régions.

Les mesures COVID-19 imposées au niveau provincial ont été levées progressivement, tout comme certains des protocoles à bord des navires, y compris les congés à terre dans toutes les régions du Canada ainsi que dans les ports américains des Grands Lacs. Certains protocoles sont toujours en place lors de l'embarquement ou du débarquement sur les navires et en cas de détection de symptômes à bord. Ces protocoles restent en vigueur à bord des navires canadiens parce que ces derniers sont classés comme des lieux de vie collectifs. Nous avons également de nombreux membres qui approchent de l'âge de la retraite ou qui ont des problèmes de santé sous-jacents qui les exposent à un risque plus élevé de complications liées à la COVID-19.

Nous sommes certainement sur la bonne voie, et j'espère sincèrement que nous puissions laisser ce problème derrière nous et aller de l'avant d'ici la fin de la saison.

Cela dit, nous continuerons à suivre la situation de près et à veiller à ce que la santé et la sécurité de nos membres restent la priorité absolue. Nous continuerons également à discuter de toutes les mesures et de tous les protocoles pertinents avec la Chambre de commerce maritime et nos entreprises sous contrat à travers le Canada.

Comme vous vous en souvenez, les changements d'équipage sur les Grands Lacs pendant l'été peuvent occasionnellement entraîner des retards. Si vous prévoyez un retard dû à l'inaction de la compagnie ou à d'autres raisons telles que la priorité/le mouillage dans un port ou le mauvais temps, veuillez nous en informer dès que possible avant le retard afin que nous puissions prendre des mesures et envisager des solutions de rechange pour faire en sorte que la compagnie vous fasse partir à l'heure.

Nous avons déjà commencé à discuter de cette question avec la compagnie, sachant que les voyages changent et que des retards dans les ports ou en transit se produisent.

Nous aimerions rappeler aux membres que, si un problème survient à bord d'un navire, vous devez nous en informer immédiatement et fournir tous les détails requis. Cependant, vous devez d'abord passer par la chaîne de commandement à bord de votre navire. Veuillez discuter du problème avec votre délégué ou un responsable du SIMC au préalable afin d'être mieux préparé.

Votre Syndicat doit être mis au courant de la question de toute façon afin que nous puissions nous assurer de garder à l'œil les délais indiqués dans la convention collective pour le dépôt d'un grief et veiller à ce que la question soit résolue sur votre navire de la même manière que pour l'ensemble des flottes.

Négotiations

Seaspan Ferries

Dans le dernier numéro du Marin, nous avons indiqué avoir conclu une entente de principe avec la compagnie le 2 mars. Nous avons organisé un vote en ligne avec les membres ayant droit de vote chez Seaspan Ferries. Nous avons passé en revue les améliorations et les mises à jour de la convention collective qui avaient été négociées par le comité de négociation du SIMC avec les membres. L'entente de principe prévoyait des augmentations pendant la durée de la convention, sans aucune concession de la part des membres du comité du SIMC. La majorité des membres ont exercé leurs droits syndicaux démocratiques pour ratifier l'entente le 25 mars. Nous sommes maintenant en train de mettre à jour l'entente de base avec ces changements approuvés avant d'en imprimer des copies pour les membres. Nous tenons à remercier les membres du comité pour leur participation et leurs efforts durant les négociations, ainsi que l'ensemble des membres de Seaspan pour leur contribution, leur patience et leur engagement durant le processus de négociation.

NACC

Après des négociations intensives et détaillées avec la compagnie, le comité de négociation du SIMC a conclu une entente de principe pour la flotte de NACC. L'entente de principe comprend des augmentations significatives dans de nombreux domaines ainsi qu'une mise à jour du langage pour refléter les problèmes qui sont apparus depuis le début de l'exploitation des navires. Auparavant, le NACC Québec faisait l'objet d'une convention collective distincte, car il était le premier navire de la flotte et était exploité à l'année. Lorsque le NACC Argonaut est entré en service, une convention distincte a été créée pour tenir compte des opérations saisonnières et des différentes conditions requises pour les opérations de ce navire. Lorsque le NACC Capri a été ajouté à la flotte en tant que navire saisonnier, il a été intégré au contrat saisonnier. Cette entente de principe regroupera tous les navires en une seule convention collective pour l'ensemble de la flotte, avec des détails spécifiques aux opérations à l'année ou saisonnières dans le cas où les navires doivent changer d'horaire en fonction des contrats de la compagnie ou du client. Ce changement améliorera également notre capacité de négociation pour les futurs renouvellements de contrat.

Nous préparons actuellement les documents de vote et organisons un vote en ligne pour les électeurs éligibles employés par le NACC.

ORSI

Après des retards dans le processus de négociation dus au fait que certains membres et certains navires traversent les Territoires du Nord-Ouest, le comité de négociation du SIMC a récemment rencontré la compagnie. Nous avons négocié

pendant plusieurs jours, et au départ, nos deux positions étaient radicalement opposées. Grâce à ces négociations, nous avons pu conclure une entente de principe avec la compagnie le 18 mai pour que nos membres puissent l'examiner et voter.

Nous préparons actuellement les documents de vote et organisons le vote en ligne pour les membres éligibles à voter employés par ORSI.

Comme vous le savez peut-être, il y a eu des inondations à Hay River aux Territoires du Nord-Ouest récemment, causées par des embâcles, la pluie et la fonte des neiges. La rivière a inondé Hay River, ville à partir de laquelle travaillent la majorité des navires de nos membres.

La ville de Hay River est la « plaque tournante du Nord » parce qu'elle est un important point d'arrêt dans la chaîne de transport et d'approvisionnement pour l'expédition de marchandises plus loin dans le territoire. Nos membres fournissent un service essentiel à l'appui des communautés qui n'ont accès aux marchandises que par nos navires et par les routes de glace saisonnières lorsque les conditions le permettent.

Au moment de la rédaction de cet article, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a commencé à autoriser les résidents à revenir dans la communauté après avoir ordonné l'évacuation d'environ 3 500 personnes.

Après avoir discuté de ces récents événements avec la compagnie, celle-ci a dit qu'elle prévoit que cela pourrait retarder le début de la saison pour les membres travaillant chez ORSI. L'entreprise devra évaluer si des dommages ont été causés à ses navires ou à ses installations et quelle est l'étendue de ces dommages avant de déterminer la durée du retard que cela pourrait entraîner.

Nos pensées restent avec nos membres, leurs familles et toute la communauté de Hay River alors qu'ils continuent à faire face aux eaux de crue.

FRPD

Le comité de négociation du SIMC continue de rencontrer le FRPD pour parvenir à une entente de principe. Comme indiqué dans notre article précédent, nous avons fait d'importants progrès dans nos négociations jusqu'à présent. Cependant, les questions monétaires n'ont pas encore été résolues. L'entreprise a récemment obtenu une prolongation de son contrat de dragage avec le port de Vancouver, ce qui assurera à nos membres sécurité et stabilité pour les années à venir. Cela améliorera également nos perspectives et notre position lors des négociations.

The 2022 shipping season is now in full swing, and although we've had some vessels remain in long-term lay up or fit out late in some areas of the country, overall, we're seeing new vessels, new trades, and new contracts in other areas.

Provincial COVID-19 mandates and limitations have steadily scaled back, and in turn, so have some of the protocols aboard the vessels, including shore leave access in all Canadian areas as well as US Ports on the Great Lakes. There are still some protocols in place when boarding or joining vessels and if symptoms are detected onboard. These protocols remain in effect aboard Canadian vessels because the vessels are classified as congregate living settings. We also have many Members who are closer to retirement age or have underlying health concerns that put them at higher risk for complications associated with COVID-19. We're certainly on the right path

forward, and my sincere hope is that, by the end of this season, we can leave this behind and move forward.

That being said, we'll continue to monitor the situation closely and ensure our Members' health and safety remains the highest priority. We'll also continue to discuss all relevant measures and protocols with the Chamber of Marine Commerce and our contracted companies across Canada.

As you'll recall, crew changes on the Great Lakes during the summer can occasionally run into delays. If you anticipate a delay due to company inaction or for other reasons such as port priority/anchorage or bad weather, please let us know as soon as you can before the delay so that we can take action and look at alternatives to make sure the company has you depart on time.

We've already begun discussing this issue with the company knowing that trips will change and port or transit delays occur.

We'd like to remind the membership that, if an issue occurs aboard a vessel, we need to be notified by you with all the details right away. You first need to go through the chain of command aboard your vessel, however. Please discuss the issue with your delegate or an SIU official beforehand so that you are better prepared.

Your Union must be made aware of the issue regardless so that we can make sure to keep an eye on the CBA timelines for filing a grievance and make sure that the issue is resolved on your vessel in the same way the issue is resolved across the fleets.

Negotiations

Seaspan Ferries

In the last issue of The Sailor, we explained we'd reached a tentative agreement with company on March 2. We held an online vote with the eligible voters employed at Seaspan Ferries. We reviewed the improvements and updates to the collective agreement that had been negotiated by the SIU Negotiation Committee with the membership. The tentative agreement included increases over the term of the agreement with no concessions made by the SIU committee members. The majority of Members exercised their democratic Union rights to ratify the agreement on March 25. We're now in the process of updating the core agreement with those approved changes before printing copies for the membership. We wish to thank the committee members for their participation and efforts during negotiations, and we'd also like to thank the entire Seaspan membership for their input, patience, and commitment during the negotiation process.

NACC

After intensive and detailed negotiations with the company, the SIU Negotiation Committee has reached a tentative agreement for the NACC fleet. The tentative agreement includes significant increases to many areas as well as updating the language to reflect issues that have come to light since the vessels first began operations. Previously, the NACC Quebec was under a separate collective agreement as she was the first vessel in the fleet and operated on a year-round schedule. When the NACC Argonaut entered into service, a separate agreement was created to address the seasonal operations and the different conditions required for that vessel's operations. When the NACC Capri was added to the fleet as a seasonal vessel, she was incorporated into the seasonal contract. This tentative agreement will combine all vessels into one CBA for the entire fleet with details specific to year-round or seasonal operations in the event that vessels are required to change schedules based on company/client contracts. This change will also improve our bargaining ability for future contract renewals.

We are currently in the process of preparing voting documents and arranging an online vote for the eligible voters employed by NACC.

ORSI

After delays in the negotiation process due to the remote areas our Members and vessels transit in the Northwest Territories, the SIU Negotiation Committee

recently met with the company. We negotiated for several days, and initially, our two positions were drastically different. Through the negotiations we were able to reach a tentative agreement with the company on May 18 for our Members consideration and vote.

We're currently in the process of preparing the voting documents and arranging the online vote for the eligible voters employed by ORSI.

As you may be aware, there has recently been flooding on the Hay River in NT caused by ice jams, rain, and melting snow resulting with the river flooding the town of Hay River out of which the majority of the vessels our members work.

The Town of Hay River is known as the "Hub of the North" because it is an important transportation and supply chain staging point for the shipment of goods further into the territory. Our members provide a critical service in support of those communities whose only access to goods is via our vessels and the seasonal ice roads when conditions permit.

As of the writing of this article, the Government of Northwest Territories has begun to allow residents to return to the community after approximately 3500 people had been ordered to evacuate.

While discussing these recent events with the company, they anticipate this could delay the beginning of the season for the ORSI Members. The company will need to assess if any damage occurred to their vessels or facilities and how extensive that damage is before determining how long of a delay this could create.

Our thoughts remain with our Members, their families, and the entire community of Hay River as they continue to cope with the flood waters.

FRPD

The SIU Negotiation Committee continues to meet with FRPD to reach a tentative agreement. As you will recall from the previous article, we have made significant progress during our negotiations thus far. However, the monetary items have yet to be resolved. The company has recently been awarded an extension to their dredging contract with the Port of Vancouver, which will provide our Members with security and stability for years to come. This will also improve our prospects and position during negotiations.

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



CTMA

I recently had the pleasure of traveling to the Magdalen Islands to meet our Members with CTMA. Not having the opportunity to be on site as often as the appointed representative of the SIU for this unit, I was able, in addition to visits of the Vacancier and the Madeleine II and a general meeting, to visit certain Members at their homes. The goal being for me to survey the islanders on their satisfaction with regard to the representation. With the upcoming negotiations for a renewal of the Collective Agreement, I was able to talk to many Members and it was with pleasure that I saw the enthusiasm among our brothers and sisters; they are well aware that their issues will be brought to the table. While waiting for these discussions, which should begin in roughly a year, the Labour Relations Committees are

continuing diligently. We are happy to learn of the hiring of a senior human resources advisor. Ms. Marie-Élaine Guay, whom I had the opportunity to meet, made a good impression on me and leads me to believe that the days of a most constructive dialogue are well and truly on the horizon. Since 1972 the SIU has represented the sailors of the CTMA and it is with honor that it continues with good delegates; until very recently, Fred Leblanc to whom we wish a speedy recovery in his fight. Now with Yves Turbide back as delegate, I take this opportunity to thank him for his fraternal devotion. I invite members to regularly check their email inbox to be on the lookout for union bulletins updating our recent and future actions.

CTMA

Il m'a fait plaisir récemment de me rendre aux îles de la Madeleine afin de rencontrer les Membres. N'ayant pas l'occasion de me rendre sur place aussi souvent que le représentant attiré du SIU pour cette unité, j'ai pu, outre des visites sur le Vacancier et le Madeleine II et une assemblée générale, aller visiter certains Membres à leurs domiciles. Le but étant pour ma part de sonder les insulaires sur leur satisfaction à l'égard de la représentation. Avec la venue prochaine des négociations en vue d'un renouvellement de la Convention collective, j'ai pu m'entretenir avec de nombreux Membres et c'est avec plaisir que j'ai constaté l'enthousiasme chez nos confrères et consœurs; ceux-ci sont bien au fait que leurs enjeux seront adressés à la table. En attendant ces discussions qui devraient débuter dans à peine un an, les comités de Relation de Travail se poursuivent de façon assidue. Nous sommes heureux d'apprendre l'embauche d'une conseillère en ressources humaines senior. Madame Marie-Élaine Guay, que j'ai eu l'opportunité de rencontrer m'a fait bonne impression et laisse croire que les jours d'un dialogue des plus constructifs sont bel et bien à l'horizon. Depuis 1972 que le SIU représente les Marins de la CTMA et c'est avec honneur que ça se poursuit avec de bons délégués; jusqu'à tout récemment, Fred Leblanc à qui l'on souhaite un prompt rétablissement dans son combat. Dorénavant avec Yves Turbide de retour à titre de délégué j'en profite pour le remercier de son dévouement fraternel. J'invite les membres à consulter régulièrement leur boîte courriel afin d'être à l'affût des bulletins syndicaux mettant à jour nos actions récentes et futures.

Rigel Shipping Canada Inc.

After a rejected employer's offer, SIU Members at Rigel Shipping gave their Union a strike mandate to be exercised at the appropriate time. The negotiations between the Union and the Company leading nowhere, the Union asked for conciliation. The parties had to complete this process with a strike mandate in order to obtain a tentative agreement acceptable to the Union, which recommended acceptance to its Members. It is therefore with pleasure that we can announce the ratification of the Collective Agreement with a strong majority. By accepting a salary freeze for the first year, what must be remembered is the commitment of

Members to the Company. Certainly our Members at Rigel Shipping have long been above the pay grade; but to accept such a freeze demonstrates a sense of belonging which, we hope, will be rewarded by the employer during the next negotiation. Since ratification, what Members had all hoped for has materialized; the Company has been granted an additional ship by Groupe Desgagnés. The Damia Desgagnés will therefore now be part of the Rigel fleet. I take this opportunity to thank the SIU Members at Rigel Shipping for their trust throughout this negotiation.

Rigel Shipping Canada Inc.

Après une offre patronale rejetée, les Membres SIU chez Rigel Shipping ont donné à leur Syndicat un mandat de grève à être exercé au moment jugé opportun. Les négociations entre le Syndicat et la Compagnie ne menant nulle part, le Syndicat avait demandé la conciliation. Il aura fallu que les parties se rendent au bout de ce processus avec un mandat de grève afin d'obtenir une entente de principe acceptable pour le Syndicat qui a recommandé l'acceptation à ses Membres. C'est avec plaisir donc que nous pouvons annoncer la ratification de la Convention collective avec une forte majorité. En acceptant un gel salarial la première année, ce qu'il faut retenir, c'est l'engagement des Membres envers la Compagnie. Certes nos Membres chez Rigel Shipping sont, depuis longtemps, au-dessus de la mêlée au niveau salarial; mais d'accepter un tel gel démontre un sentiment d'appartenance qui, espérons-le, sera récompensé par l'employeur lors de la prochaine négociation. Depuis la ratification, ce que les Membres espéraient tous s'est matérialisé; le Groupe Desgagnés s'est vu octroyer de la part du Groupe Desgagnés, un navire supplémentaire. Le Damia Desgagnés fera donc dorénavant partie de la flotte Rigel. J'en profite pour remercier les Membres SIU chez Rigel Shipping pour leur confiance tout au long de cette négociation.

Role of delegates

Whether on a ship, a dredge equipment, a tug or on a shipyard, the role of our delegates is essential. In order to keep us informed of current events in their credentialing unit, our delegates are in regular contact with representatives from SIU headquarters. We are proud to be able to count on these members because they are our eyes and ears in their workplaces. Sometimes just to tell us that there is nothing to report, it is always appropriate for the Union to be informed of the status of operations and the proper functioning of safe and secure work. Sometimes, on the other hand, all is not always well and a good example of the essential contribution of a delegate was confirmed recently. We did receive a call telling us that sub-contractor painters were present on one of the ships we represent. It is with amazement that we have had the information confirmed by the

Company. It was therefore agreed that these painters would disembark as soon as possible so that unionized SIU seafarers would join the ship. The Company's goodwill ended there. Indeed at the time of writing these lines and this, after a full week, the painters are still on board because when disembarking, the ship had to let go the lines in order to go offshore due to bad weather conditions. We are currently investigating the circumstances surrounding these events and also the fact that a senior officer on board would have tried to intimidate our delegate, which at no time will be tolerated. A formal complaint to the Canada Industrial Relations Board will be filed. We will also claim, through a collective grievance, the wages lost for our members in the Hiring Halls. In conclusion, thank you to all our delegates for their work in keeping the Brotherhood of the sea at the SIU strong.

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

Rigel Marine Inc.

Since May 2021, Rigel Marine Inc., a division of Rigel based in Shediac, New Brunswick, has taken over the management of the crew of the Juno Marie; an oil tanker refueling ships in the Port of Montreal. Everything was going well until the negotiations for the renewal of the employment contract began. Indeed, the Union is very disappointed with the Company's attitude; monetary proposals are laughable. If, on the side of the oil tankers serving the Arctic at Rigel Shipping Canada, a wage freeze for only one year has been ratified, the situation is quite different for the Juno Marie. Our Members in this unit have always been treated well; whether by V-ship at the time, or by the CTMA; who in turn took good care of the Sailors of this ship. It is unthinkable that our Members accept salary increases

below the cost of living. The Union and its Members are outraged by maneuvers that run counter to good faith bargaining on the part of the Company, which demonstrates a flagrant disregard for good labour relations practices. A clear example of this is what is happening with a grocery allowance where the Company unilaterally changed the practice resulting in unnecessary grievance and arbitration. In recent weeks, Members have given the Union a strike mandate. The negotiations being in conciliation until very recently, the parties are now in mediation. Hoping that the employer demonstrates a real desire to reach an agreement, we are ready to support the strike, which unfortunately will leave long traces to be erased.

Depuis mai 2021, Rigel Marine Inc., une division de Rigel basée à Shediac au Nouveau Brunswick, a repris la gestion de l'équipage du Juno Marie; un pétrolier ravitaillant les navires dans le Port de Montréal. Tout allait bien jusqu'à ce que les négociations en vue du renouvellement du contrat de travail débutent. En effet, le Syndicat est très déçu de l'attitude de la Compagnie; les propositions monétaires sont risibles. Si, du côté des pétroliers faisant la desserte de l'arctique chez Rigel Shipping Canada un gel salarial pour une année seulement a été ratifiée, la situation en est tout autrement du côté du Juno Marie. Nos Membres dans cette unité ont toujours été bien traités; que ce soit par V-Ship à l'époque, ou par la CTMA; qui ont tour à tour bien prit soins des Marins de ce navire. Il est impensable que nos Membres acceptent des augmentations salariales sous le cout de la vie. Le Syndicat et ses Membres sont outrés par des manœuvres qui vont à l'encontre de la négociation de bonne foi de la part de la Compagnie qui démontre une méconnaissance flagrante des bonnes pratiques de relations de travail. On en a un clair exemple avec ce qui se passe avec une allocation de nourriture dont la Compagnie a unilatéralement changé la pratique résultant en un dépôt de grief et un arbitrage inutile. Dans les dernières semaines, les Membres ont donnés au Syndicat un mandat de grève. Les négociations étant en conciliation jusqu'à tout récemment, les parties sont dorénavant en médiation. En espérant que l'employeur démontre un réel désir d'en arriver à une entente, nous sommes prêts pour un support à la grève qui malheureusement laissera des traces longues à effacer.

Maersk Supply Service Canada Ltd.

SIU Members at Maersk had their say last spring in a tentative settlement vote. The message after a block rejection is clear: there is no way we'll drop the trailer clause. Following the rejection and the consultation carried out with the Members, the Union had to resume discussions with the Company by resuming the conciliation. Following the creation of an enlarged negotiation committee with the presence of new Members at the table who came to lend a hand to the existing committee, Patrice Caron and I went to Saint-John's to bargain face to face with the Company and the conciliators. As the conciliation session did not have the expected results, the Union found itself faced with two options; which have been submitted to all

Members. The option chosen by the majority was therefore initiated; which means that we will have to submit the matter of the trailer clause to a grievance arbitration and that a formal request has been made so that, in a second step, the entire Collective Agreement be established by binding arbitration. The Union is determined to use all means to ensure that its Members are treated fairly; so we continue the fight. After 2 long years, it was a great pleasure for us to meet our Members in person; there is nothing like being able to shake hands with our valiant sailors serving and assisting with unparalleled professionalism the oil-producing activities off the coast of Newfoundland.

Maersk Supply Service Canada Ltée.

Les Membres SIU chez Maersk se sont exprimés le printemps dernier lors d'un vote sur entente de principe. Le massage, après un rejet en bloque est clair: pas question de laisser tomber la clause remorque. Suite au rejet et à la consultation effectuée auprès des Membres, le Syndicat devait reprendre les discussions avec la Compagnie en poursuivant la conciliation. Suite à la création d'un comité de négociation bonifié avec la présence de nouveaux Membres à la table, venus prêter main forte au comité existant, Patrice Caron et moi-même sommes allés à Saint-Jean Terre Neuve afin de négocier face-à-face avec la Compagnie et les conciliateurs. La séance de conciliation n'ayant pas eue les résultats escomptés, le Syndicat s'est retrouvé devant deux options; lesquelles ont été soumises à la totalité des Membres. L'option majoritairement retenue a donc été enclenchée; ce qui veut dire que nous devons soumettre la question de la clause remorque à un arbitrage de grief et qu'une demande formelle a été faite afin que, dans un deuxième temps, l'ensemble de la Convention collective soit établie par un arbitrage exécutoire. Le Syndicat est déterminé à utiliser tous les moyens afin que ses Membres soient traités équitablement; nous poursuivons donc le combat. Après 2 longues années, il nous a été d'un grand plaisir de rencontrer nos Membres en personne; rien de tel que de pouvoir serrer la main de nos vaillants marins desservant et assistant avec un professionnalisme hors pair les activités pétrolières au large de Terre-Neuve.

Rôle des délégués

Que ce soit sur un navire, un équipement de drague, un remorqueur ou sur un chantier naval, le rôle de nos délégués sont primordial. Afin de nous informer sur les évènements courants dans leur unité d'accréditation, nos délégués sont en contact réguliers avec les représentants des quartiers généraux du SIU. Nous sommes fiers de pouvoir compter sur ces membres car ils sont nos yeux et nos oreilles en leurs lieux de travail. Parfois seulement pour nous dire qu'il n'y a rien à signaler, il est toujours de mise pour le Syndicat d'être informé du statut des opérations et le bon fonctionnement d'un travail sûr et sécuritaire. Parfois, par contre, tout ne va pas toujours bien et un bon exemple de l'apport essentiel d'un délégué s'est confirmé récemment. Nous avons effectivement reçu un appel nous avertissant que des sous-contractant peintres étaient présents sur un des navires que nous représentons. C'est avec stupéfaction que nous avons eu l'information confirmée par la Compagnie. Il a donc été convenu que ces peintres

allaient débarquer dès que possible afin que des marins syndiqués SIU joignent le navire. La bonne volonté de la Compagnie s'est arrêtée là. En effet au moment d'écrire ces lignes et ce, après une semaine complète, les peintres sont toujours à bord car au moment de débarquer, le navire a du lâcher le quai afin d'aller au large en raison de conditions météorologique mauvaises. Nous enquêtons actuellement sur les circonstances entourant ces évènements et aussi le fait qu'un officier supérieur à bord aurait tenté d'intimider notre délégué, ce qui, en aucun temps ne sera toléré. Une plainte formelle au Conseil Canadien des Relations Industrielles sera d'ailleurs déposée. Nous réclamerons aussi, par la voie d'un grief collectif, les salaires perdus pour nos marins des Salles d'embauche. En conclusion, merci à tous nos délégués pour leur travail afin que la fraternité de la mer au SIU reste forte.

Chris Given, Directeur des relations gouvernementales

Ottawa – Bureau des relations gouvernementales du SIMC

Votre syndicat à l'œuvre

On ne saurait sous-estimer l'importance de la réglementation sur le cabotage pour soutenir les chaînes d'approvisionnement du Canada. Assurer le transport ininterrompu de marchandises et de passagers sur des navires appartenant à des intérêts nationaux et dotés d'un équipage n'est qu'un des nombreux effets positifs du cabotage sur l'industrie maritime canadienne. Les règlements de la *Loi sur le cabotage* contribuent à faire en sorte que les armateurs canadiens puissent maintenir leur approche proactive en matière de réduction des émissions et de pratiques de transport maritime durables et à assurer des possibilités de formation et d'éducation de notre main-d'œuvre maritime, tout en protégeant et en renforçant notre capacité de transporter des marchandises pour soutenir le commerce intérieur et international.

Ce ne sont là que quelques-uns des messages que le SIMC a transmis au Comité permanent des transports et de l'infrastructure de la Chambre des communes lors de notre témoignage au début du mois d'avril, alors que le comité lançait son étude sur les chaînes d'approvisionnement du Canada. Le SIMC a réitéré le rôle essentiel que les marins canadiens ont joué tout au long de la pandémie et a renforcé les preuves de longue date que le cabotage est le moteur essentiel de la stabilité et de la fiabilité dans ce secteur. Alors que le comité recueille des preuves pour répondre à la nécessité de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada, le SIMC a exprimé son point de vue selon lequel une diversification et une collaboration accrues entre les différents modes de transport et l'adoption de nouvelles méthodes pour déplacer les cargaisons conteneurisées hors des ports congestionnés par des navires canadiens plutôt que par la route et le rail pourraient améliorer considérablement la fluidité du mouvement des marchandises dans ce pays. Le SIMC s'est engagé à poursuivre son dialogue avec le gouvernement et les parties prenantes sur ces questions importantes et a donné suite à sa comparution en soumettant un mémoire au groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement nouvellement créé par le gouvernement et dirigé par Transports Canada.

Plus tard au cours du mois d'avril, le SIMC a assisté à un compte rendu sur le premier cycle de négociations de libre-échange avec le Royaume-Uni. Bien que les sujets discutés lors des séances de compte rendu soient confidentiels, le SIMC a été globalement heureux de recevoir une invitation à cette séance et assistera à toutes les séances de compte rendu futures menées par les équipes de négociation du Canada. Nous sommes convaincus que les négociateurs commerciaux du Canada ont une bonne compréhension de l'importance du cabotage pour les intervenants du secteur maritime canadien et qu'ils chercheront à se protéger contre une libéralisation accrue de la réglementation canadienne en matière de cabotage à mesure que ces négociations progresseront.

À la fin d'avril et au début de mai, le SIMC a assisté aux réunions nationales du CCMC organisées par Transports Canada (TC), qui se sont à nouveau déroulées virtuellement en raison de la situation actuelle du COVID-19. Les réunions ont été très productives et, grâce à une nouvelle politique de conduite des réunions virtuelles initiée par TC, très respectueuses, avec de nombreuses occasions pour les parties prenantes de fournir des commentaires et de discuter des problèmes sans être constamment perturbées par les « guerriers du clavier » qui avaient

empoisonné ces réunions avec leur idiotie au cours des deux dernières années.

Au cours de ces réunions, TC a annoncé qu'il était en train d'élaborer des règlements qui étendraient l'obligation de détenir un document relatif aux effectifs de sécurité à tous les remorqueurs, quelle que soit leur taille. Il a également confirmé que des modifications seraient apportées aux règlements relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité ainsi qu'aux critères selon lesquels TC évalue les demandes de documents relatifs aux effectifs de sécurité des armateurs. Cette mesure devrait améliorer considérablement la sécurité des remorqueurs dans le secteur, tout en réglant le problème des documents relatifs aux effectifs de sécurité qui étaient délivrés auparavant et qui n'exigeaient que des équipages de deux personnes. Ces ajustements de politique devraient désormais inciter les armateurs à exiger des équipages plus nombreux, capables de fonctionner et de s'acquitter de leurs tâches en toutes circonstances, dans le cadre de la dotation en personnel de sécurité. Ces annonces sont les bienvenues et traitent de nombreux problèmes de sécurité sur lesquels le SIMC travaille dans le cadre de ses activités de plaidoyer depuis plus d'une décennie.

Un grand merci à ceux d'entre vous qui ont pris le temps de répondre à l'enquête auprès des membres sur l'automatisation et la numérisation du transport maritime qui a été diffusée en avril. Une grande partie de vos commentaires sera incluse dans un prochain webinaire avec le gouvernement et les intervenants de l'industrie, où je ferai une présentation au nom du SIMC et discuterai des impacts des navires autonomes de surface (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS) sur les marins avec les perspectives des marins canadiens et internationaux, en mettant l'accent sur les défis et les opportunités pour les marins alors que nous regardons comment la technologie est développée et mise en œuvre dans ce secteur dans les décennies à venir.

De nombreuses réunions importantes auront lieu dans les semaines à venir, notamment un compte rendu de la deuxième série de négociations avec le Royaume-Uni, des réunions de la section des marins de l'ITF et davantage de travail de plaidoyer sur les questions de santé et de sécurité au sein de divers départements du gouvernement.

J'espère que vous passerez tous un été agréable et sûr, avec des mers calmes et des ciels clairs, comme vous le méritez.



Dans le cadre de mon travail au nom du Comité de sécurité maritime de l'ITF, notre délégation a récemment soumis de nouveaux commentaires au président (Allemagne) du groupe de correspondance sur les amendements au Code IGF dans le cadre des travaux intérimaires sur les carburants à faible point d'éclair qui ont lieu entre les réunions du Sous-comité de l'OMI sur le transport de cargaisons et de conteneurs (Carriage of Cargos and Containers – CCC). Les commentaires de l'ITF se concentrent sur la nécessité de garantir la santé et la sécurité de l'élément humain à bord, alors que le groupe examine plus avant l'utilisation, la manipulation et la construction de navires utilisant du GPL, de

l'ammoniac ou de l'hydrogène comme sources de carburant alternatives, tout en considérant les besoins de formation et d'éducation des marins.

Dans le cadre d'une réunion hybride qui s'est déroulée pendant sept jours en mai, j'ai également participé à la deuxième partie des réunions de la Commission tripartite spéciale de l'OIT sur la législation du travail en tant que délégué officiel de l'ITF. Si certains participants étaient présents dans la salle pour les délibérations à Genève, en Suisse, la majorité des délégués ont participé à distance. La délégation des marins était composée de représentants de syndicats du monde entier, et le groupe a réussi à engager des négociations avec les gouvernements et le groupe des armateurs sur douze propositions d'amendements à la Convention du travail maritime. Le groupe des marins a obtenu le droit à la connectivité sociale obligatoire pour les équipages, y compris l'accès à l'internet, mais a été déçu que les armateurs et les gouvernements modifient la résolution pour leur permettre de faire payer des frais limités aux marins pour y accéder dans certaines circonstances. Le groupe des marins a également cherché à obtenir le rapatriement des marins vers leur lieu d'origine (plutôt que vers l'aéroport international le plus proche), mais les armateurs ont carrément rejeté la proposition – une action honteuse compte tenu de la situation critique des marins au cours des deux dernières années. Bien que certains gains aient été obtenus, il y a malheureusement eu beaucoup de choses qui sont restées sur la table en fin de compte.

Immédiatement après la conclusion des réunions du STC, la Commission maritime mixte de l'OIT, qui négocie l'accord mondial sur les salaires minima des marins depuis 1958, s'est réunie pour deux jours de négociations à Genève. Les négociations, par un organe bipartite facilité par l'OIT entre les groupes d'armateurs et de marins, ont abouti à un nouvel accord triennal qui portera le salaire minimum mondial de base de l'OIT pour un marin valide de 648 USD par mois actuellement à 658 USD au 1er janvier 2023, 666 USD au 1er janvier 2024 et 673 USD au 1er janvier 2025.

Dans une victoire massive pour les travailleurs et nos amis du Maritime Union of Australia, un nouveau gouvernement travailliste a été élu en mai, marquant la fin de plusieurs années de comportement abusif contre les marins australiens par le gouvernement de Scott Morrison. Dans la période précédant les élections, les membres du MUA ont mené une campagne acharnée pour obtenir le soutien des candidats travaillistes, y compris le Premier ministre nouvellement élu, Anthony Albanese, après que le parti travailliste ait officialisé une position politique visant à garantir une flotte stratégique de navires australiens et ait pris des engagements importants pour rétablir les réglementations sur le cabotage afin de soutenir une industrie maritime australienne et les marins australiens. Il s'agit d'une victoire importante pour le MUA qui témoigne de l'efficacité de sa campagne de base et de l'engagement de ses membres à évincer le gouvernement qui leur a causé tant de tort au fil des ans. Le groupe de travail de l'ITF sur le cabotage a félicité le MUA et ses membres et a pris un nouvel engagement pour apporter son aide au syndicat qui cherche à revigorer ses membres marins à la lumière des engagements politiques pris par les travaillistes.

Your Union at Work

It cannot be understated how important cabotage regulations are to supporting Canada's supply chains. Ensuring uninterrupted transportation of goods and passengers on domestically owned and crewed vessels is just one of the many positive impacts of cabotage on the Canadian marine industry. The regulations of the *Coasting Trade Act* help to ensure that Canadian shipowners can maintain their proactive approach to emissions reductions and sustainable shipping practices and ensures opportunities for training and educating of our marine workforce all while protecting and strengthening our capacity to transport goods to support domestic and international trade.

These were just some of the messages that the SIU delivered to the House of Commons Standing Committee on Transportation and Infrastructure during our testimony in early April as the committee launched its study on Canada's Supply Chains. The SIU reiterated the essential role that Canadian seafarers have occupied throughout the Pandemic and reinforced the long-standing evidence that cabotage is the critical driving force of stability and dependability in this sector. As the committee gathers evidence to address the need to build resiliency into Canada's supply chains, the SIU expressed our view that further diversification and collaboration between different modes of transportation and adopting new methods of moving containerized cargoes out of congested ports via Canadian vessels instead of just road and rail, could greatly improve the fluid movement of cargo in this country. The SIU is committed to continuing to engage with the Government and stakeholders on these important issues and followed up from our appearance with a written submission to the Government's newly established Supply Chain Task Force led by Transport Canada.

Later in the month of April, the SIU attended an update debrief on the first round of free trade negotiations with the UK. While the items discussed during the debrief sessions are confidential, the SIU was overall pleased to receive an invitation to this session and will attend all future debrief sessions which are led by Canada's negotiating teams. We are confident that Canada's trade negotiators have a good understanding of the importance of cabotage for Canada's marine sector stakeholders and will seek to protect against further liberalization of Canada's Cabotage regulations as these negotiations progress further along.

In late April and early May, the SIU attended National CMAC meetings hosted by Transport Canada that were again conducted virtually due to the ongoing COVID-19 situation. The meetings were highly productive and thanks to a newly developed virtual meeting conduct policy initiated by Transport Canada, very respectful, with many opportunities for stakeholders to provide feedback and discuss issues without constant disruption from "keyboard warriors" who had plagued these meetings with idiocy over the course of the last couple years.

Of significant importance during these meetings, TC announced that they are in the process of developing regulations that will extend the requirement to hold a safe manning document to all tugs of all sizes, confirming as well that amendments would be made to Safety Management System regulations as well as the criteria against which TC assesses safe manning applications from shipowners, where shipowners would now need to demonstrate how the manning level takes into account the safety of all crew members including during emergency operations and during the rescue of a crew member overboard. This should significantly improve tug safety in the sector while also addressing the issue of safe manning documents being previously issued that only require 2-person crews. These policy adjustments should now pressure shipowners to have mandatory, larger crew complements capable of operating and performing in all circumstances as part of safe manning. These are welcome announcements and address multiple safety issues that the SIU has been working on as part of our advocacy work for upwards of a decade.

A big thank you to those of you that took the time to respond to the automation & digitalization in shipping membership survey that was circulated in April. Much of your feedback will be included in an upcoming webinar with government and industry stakeholder where I will present on behalf of the SIU and discuss the impacts of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on seafarers with

perspectives from Canadian and international seafarers, focusing on challenges and opportunities for mariners as we look to how technology is further developed and implemented in this sector in the decades ahead.

There are multiple important meetings taking place in the weeks ahead including a round two debrief on UK negotiations, ITF seafarers' section meetings and more advocacy work on health and safety issues within various departments of the government.

I hope you all have an enjoyable and safe summer with well-deserved calm seas and clear skies.



In my work on behalf of the ITF Maritime Safety Committee, our delegation recently submitted further comments to the Chair (Germany) of the correspondence group on amendments to the IGF Code as part of the interim work on low-flashpoint fuels that is taking place between meeting of the IMO Sub-committee on the Carriage of Cargos and Containers (CCC). The ITF's comments focus on the need to ensure health and safety of the human element on board as the group further examines the use, handling and construction of vessels using LPG, Ammonia or Hydrogen as alternative fuel sources while also considering training and education needs for seafarers.

Taking place in a hybrid meeting format over seven days in May, I also attended Part II of meetings of the ILO MLC Special Tripartite Committee as an official delegate with the ITF. While some participants were in the room for deliberations in Geneva, Switzerland, the majority of delegates participated remotely. The seafarers' delegation was comprised of representatives from Unions across the globe and the group successfully engaged with governments and the shipowners' group to negotiate on twelve proposed amendments to the Maritime Labour Convention. Of significance, the seafarers' group secured the right to mandatory social connectivity for crews, including internet access, but were disappointed that shipowners and governments amended the resolution to permit them to charge limited fees for seafarers to access it in some circumstances. The Seafarers' group also sought to secure repatriation to a seafarers' home location (rather than closest international airport) and shipowners outright rejected the proposal – a shameful action given the plight of seafarers over the course of the last couple years. While some gains were achieved, there was unfortunately much that remained on the table in the end.

Immediately following the conclusion of the STC meetings, the ILO Joint Maritime Commission, which has negotiated the ILO global minimum wage agreement for seafarers since 1958 met for two days of negotiations in Geneva. The negotiations, which are a bipartite body facilitated by the ILO between the shipowners' and seafarers' groups, resulted in a new 3-year deal which will raise the ILO global minimum wage base for an Able-bodied seafarer from \$648 USD monthly currently to \$658 USD as of 1 January 2023, \$666 USD as of 1 January 2024 and \$673 USD as of 1 January 2025.

In a massive victory for workers and our good friends in the Maritime Union of Australia, a new Labor government was elected in May, marking the end of years of abusive behaviour against Australian seafarers by the Scott Morrison government. In the lead-up to the election, MUA members campaigned hard to secure support for Labor Candidates, including newly elected Prime Minister Anthony Albanese, after the Labor party made official a policy position to secure a strategic fleet of Australian vessels and made significant commitments to reinstate cabotage regulations to support an Australian shipping industry and Aussie seafarers. This is a significant win for the MUA and speaks to the effectiveness of its grass-roots campaigning and commitment from members to oust the government that caused them so much damage over the years. The ITF Cabotage Task Force congratulated the MUA and its members and ushered in a new commitment to provide its assistance as the Union looks to reinvigorate its seafaring members in light of these policy commitments from Labor.

Altera Thule threatens Canadian cabotage

In the March 2022 issue of the *Canadian Sailor*, we discussed the SIU's efforts to protect Canadian seafarers from encroachment by foreign-flagged vessels seeking to engage in cabotage in Canadian waters. A new case - the *Altera Thule* - underscores the essential importance of vigilantly protecting Canadian cabotage for Canadian sailors.

On March 21, 2022, Altera Atlantic (Chartering) ULC ("Altera") applied for a licence under the *Coasting Trade Act* to allow the *Altera Thule*, an oil tanker registered under Norway's second registry, to engage in cabotage, transporting oil from offshore Newfoundland. Altera sought a coasting trade licence for a one-year period. Altera advised that the *Altera Thule* was needed to provide "replacement capacity" for the company's existing fleet of Canadian oil tankers.

After conducting some research, we discovered that Altera's parent company built the *Altera Thule* with the intention that the vessel would operate on the East Coast of Canada. Yet, the vessel was registered under the flag of Norway. Second, Altera is part of a corporate structure that links back to Brookfield Asset Management Inc., an Ontario business corporation.

The SIU objected to Altera's application for a coasting trade licence. The SIU noted that a Canadian ship was easily available to perform the work sought in the application, namely the *Altera Thule* herself, once re-flagged Canadian. Second, the SIU pointed out that Altera failed to provide substantial detail in its application concerning the need for a "replacement capacity" vessel.

On May 2, 2022, the Canadian Transportation Agency ("CTA") issued a decision rejecting Altera's application for a coasting trade licence, on the grounds that "the application does not provide sufficient information to determine whether a suitable Canadian ship... is available". But Altera, undeterred, has now filed a second application, with more detail than in its first application. As of the date of publication, the CTA has not yet ruled on this second application.

The SIU will continue to push for changes to ensure that Canadian seafarers are protected from efforts by companies such as Altera to undermine Canadian cabotage laws.



Altera Thule menace le cabotage canadien

Dans le numéro de mars 2022 du *Marin canadien*, nous avons discuté des efforts du SIMC pour protéger les marins canadiens contre l'empiètement des navires battant pavillon étranger qui cherchent à faire du cabotage dans les eaux canadiennes. Un nouveau cas - celui de l'*Altera Thule* - souligne l'importance essentielle de la protection vigilante du cabotage canadien pour les marins canadiens.

Le 21 mars 2022, Altera Atlantic (Chartering) ULC (« Altera ») a demandé une licence en vertu de la *Loi sur le cabotage* afin de permettre à l'*Altera Thule*, un pétrolier immatriculé dans le deuxième registre de la Norvège, de faire du cabotage et de transporter du pétrole au large de Terre-Neuve. Altera a demandé une licence de cabotage pour une période d'un an. Altera a indiqué que l'*Altera Thule* était nécessaire pour fournir une « capacité de remplacement » à la

flotte existante de pétroliers canadiens de l'entreprise.

Après avoir effectué quelques recherches, nous avons découvert que la société mère d'Altera a construit l'*Altera Thule* dans l'intention de le faire naviguer sur la côte Est du Canada. Pourtant, le navire était enregistré sous le pavillon de la Norvège. Deuxièmement, Altera fait partie d'une structure d'entreprise qui est liée à Brookfield Asset Management Inc., une société commerciale de l'Ontario.

Le SIMC s'est opposé à la demande de licence de cabotage d'Altera. Le SIMC a fait remarquer qu'un navire canadien était facilement disponible pour effectuer le travail demandé dans la demande, à savoir l'*Altera Thule* lui-même, une fois qu'il aurait changé de pavillon canadien. Deuxièmement, le SIMC a fait remarquer qu'Altera n'a pas fourni de détails substantiels dans sa demande concernant le besoin d'un navire de « capacité de remplacement ».

Le 2 mai 2022, l'Office des transports du Canada (« OTC ») a rendu une décision rejetant la demande de licence de cabotage d'Altera, au motif que « la demande ne fournit pas suffisamment d'information pour déterminer si un navire canadien approprié... est disponible ». Mais Altera, qui ne s'est pas laissé décourager, a maintenant déposé une deuxième demande, avec plus de détails que dans sa première demande. À la date de publication, l'OTC n'a pas encore statué sur cette deuxième demande.

Le SIMC continuera à faire pression pour que des changements soient apportés afin que les marins canadiens soient protégés des efforts déployés par des entreprises telles qu'Altera pour saper les lois canadiennes sur le cabotage.

AUTOUR DES PORTS | AROUND THE PORTS





La surinflation et le coût de la vie au Canada

Alors qu'une autre saison électorale se termine en Ontario et que le Parti conservateur du Canada est toujours en pleine crise d'identité et tente de choisir le nouveau chef de son parti, l'une des plus brûlantes questions dont parlent les politiciens du pays est l'augmentation du coût de la vie. De nombreux sondages ont montré que le coût de la vie est la principale préoccupation des Canadiens à l'heure actuelle, et beaucoup d'entre eux sont, à juste titre, mécontents de la façon dont nos politiciens ont abordé cette question.

En 2010, le coût moyen d'une maison au Canada était d'environ 345 000 \$. En 2022, soit seulement 12 ans plus tard, le coût moyen d'une maison aura plus que doublé pour atteindre une moyenne de 745 000 \$. Entre-temps, si l'on examine le revenu médian des ménages pour 2010 et 2020, les résultats sont choquants en comparaison. Selon Statistique Canada, en 2010, le revenu médian des familles canadiennes était d'environ 64 000 \$. En 2020, lorsqu'une étude similaire a été menée par le gouvernement du Canada, ils ont constaté que le revenu médian des ménages était de 66 800 \$.

Selon les propres données du gouvernement du Canada, le coût moyen d'une maison au Canada a augmenté de 400 000 \$ en un peu plus d'une décennie, alors que le revenu n'a augmenté que d'environ 3 000 \$. Il est vrai que le marché du logement au Canada semble surchauffé actuellement par rapport à tout le reste. Cependant, l'écart entre le revenu et le coût de la vie se manifeste dans tous les aspects de notre vie actuelle.

Depuis 2010, le coût des denrées alimentaires a augmenté de 25 %, le coût de l'essence d'environ 25 % entre 2010 et 2021 (ce chiffre ne tient pas compte de la flambée actuelle du prix de l'essence), et les tarifs d'électricité ont augmenté de 32 %. Dans la plupart des provinces, le salaire minimum a augmenté d'un montant similaire ; toutefois, si l'on considère le revenu moyen des ménages ci-dessus, les salaires globaux n'augmentent pas au même rythme que tout le reste.

Lorsqu'on examine cette augmentation du coût de la vie au Canada en 2022, beaucoup pointent du doigt la pandémie comme la racine du problème. Pourtant, on peut avancer que les compagnies et les entités qui contrôlent ces coûts se servent de la pandémie comme d'une excuse pour hausses leurs prix. De nombreuses grandes entreprises mondiales ont vu leurs bénéfices augmenter pendant la pandémie, mais les prix ont augmenté pour tous les produits. Certains soi-disant experts attribuent cette inflation à la hausse du prix de l'essence gaz ou aux pressions exercées sur la chaîne d'approvisionnement, car le transport des produits coûte plus cher aux entreprises. Mais quelle est la cause de l'augmentation du prix de l'essence? Les causes de l'inflation semblent toujours pointer ailleurs. Chaque entreprise désigne une autre cause de l'augmentation des coûts, et pour le consommateur moyen, ce n'est pas suffisant. Quelle est la racine du problème, et comment y remédier ?

Les entreprises se renvoient toujours la balle en pointant du doigt les autres, mais à un moment donné, il devient évident que la cupidité et le manque de surveillance sont responsables de ces déséquilibres. Les élites du monde des affaires voient dans des événements comme la pandémie l'excuse parfaite pour augmenter les prix des produits. Tout au long de la pandémie, ces entreprises ont continué à vendre des produits au même rythme, voire à un rythme supérieur, qu'avant la pandémie. Le seul impact qui a été ressenti est que les temps de transport étaient un peu plus lents, mais la vitesse à laquelle ces marchandises étaient vendues était toujours la même. Ces sociétés continuaient à faire de l'argent à tour de bras, et pourtant le consommateur moyen se faisait toujours arnaquer dans tous les aspects de la vie.

Les compagnies pétrolières prennent comme prétexte la guerre actuelle en Ukraine pour justifier l'augmentation des prix du pétrole. La Russie est l'un des plus grands producteurs de pétrole au monde, certes. Cependant, le Canada n'a pas importé de pétrole russe depuis avant 2018. Ce raisonnement serait

juste pour les pays qui importent une partie de leur pétrole de Russie, mais le Canada ne peut pas utiliser cette excuse. En tant que l'un des principaux pays producteurs de pétrole au monde, cette excuse n'a aucun sens. Comme nous le savons tous, les Canadiens doivent maintenant payer l'essence à plus de 2 \$/litre, et ces prix ne redescendent jamais à ce qu'ils étaient auparavant. Les compagnies pétrolières savent maintenant que les Canadiens paieront ce prix exorbitant pour l'essence parce que c'est malheureusement une nécessité. Alors, pourquoi baisseraient-elles le prix une fois que leurs excuses pour la cause de l'augmentation auront disparu?

La solution n'est pas claire à ce stade. Des augmentations de salaire généralisées seraient utiles, mais nous savons tous qu'à chaque fois que c'est le cas, les entreprises suivent le mouvement et continuent à augmenter les prix à mesure que les salaires augmentent. Les grandes entreprises sont toujours l'ennemi des travailleurs. C'est pourquoi des entreprises comme Amazon, qui ont lancé attaque après attaque contre la syndicalisation dans leurs entrepôts, refusent de payer à leurs employés un salaire décent pour travailler dans des conditions horribles, alors que l'entreprise imprime pratiquement de l'argent en ce moment. Elles feront tout ce qu'il faut pour maintenir la dynamique du pouvoir en leur faveur, en dominant les employés et en leur donnant le sentiment d'être remplaçables. Des lueurs d'espoir apparaissent lorsque des syndicats gagnent dans ces situations, comme nous l'avons vu récemment dans les entrepôts d'Amazon à New York, où les travailleurs ont commencé à reprendre leur pouvoir.

Si ce n'était pas pour les travailleurs, ces entreprises s'effondreraient. Il est temps que le gouvernement intervienne pour s'assurer que ces entreprises, ces sociétés et le marché de l'habitation ne puissent plus escroquer les consommateurs à leurs propres fins cupides. L'inflation croissante au Canada est insoutenable à l'heure actuelle, et nous atteindrons bientôt un point d'effondrement si des mesures ne sont pas prises pour aborder au moins certains des points ci-dessus. Malheureusement, cette hausse du coût de la vie n'est pas propre aux Canadiens, car elle est ressentie par des gens du monde entier. Si ce problème était uniquement canadien, la solution serait beaucoup plus simple. Cependant, nous devons maintenant espérer que les gouvernements s'unissent pour faire ce pour quoi ils ont été conçus.

L'éditorial du Marin est rédigé par le département des communications du SIMC et ne reflète pas nécessairement les idées et les opinions du Syndicat international des marins canadiens. L'éditorial du Marin a été lancée en 2022 et continuera à présenter des éditoriaux traitant d'événements et de questions d'actualité dans le monde entier.



Rigel shipping Canada Inc.

Mia Desgagnes - Erwing Intong, Jerry Hernandez, Alex Sotnikov and Racquel Cabanit



Overinflation and the cost of living in Canada



As another election season in the Province of Ontario ends with the Conservative Party of Canada still in the midst of an identity crisis as it tries to select the new leader of their Party, one of the biggest issues that politicians across the country are talking about is the rising cost of living. Numerous surveys have shown that the cost of living is the number one concern for Canadians right now, and many are displeased with how our politicians have tackled this issue, and rightfully so.

In 2010, the average cost of a house in Canada was around \$345,000. In 2022, just 12 years later, the average cost of a house has more than doubled to an average of \$745,000. Meanwhile, if you look at the median household income for both 2010 and 2020, the results are shocking in comparison. According to Statistics Canada, in 2010 the median household income for Canadian families was around \$64,000. In 2020 when a similar study was conducted by the Government of Canada, they found that the median household income was \$66,800.

According to the Government of Canada's own data, the average cost of a home in Canada increased \$400,000 in just over a decade, while income increased by only around \$3,000. Granted, the housing market in Canada right now seems to be a bit over-inflated relative to anything else. However, the discrepancy between income and the cost of living can be seen in all aspects of our lives right now.

Since 2010, the cost of groceries has increased 25%, the cost of gasoline around 25% from 2010 compared to 2021 (this figure does not consider the current spike in gas prices), and electricity rates have increased 32%. In most provinces, minimum wage has increased a similar amount; however, when considering the average household income above, overall wages are not increasing at the same rate as everything else.

When looking at the reason for this increase in the cost of living in Canada in 2022, many point to the pandemic as the root of the problem. Yet, arguments

can be made that corporations and entities in control of these costs are using the pandemic as an excuse to increase prices. Many of the world's top companies had an increase in profits over the pandemic period, but prices have increased on all products regardless. Some 'experts' point to the rising cost of gas or the strain on the supply chain as the reason for this inflation, as this is costing companies more money to move their products. But, what is causing the increase in gas costs? All the causes of inflation always seem to point elsewhere. Each company points to something else as the cause to the rise in costs, and for the average consumer, that's just not good enough. What is the root of the problem, and how do we address it?

Corporations will always pass the buck, pointing fingers at everyone else, but at a certain point, it becomes clear that greed and a lack of oversight are to blame for these imbalances. Corporate elites look at things like the pandemic as the perfect excuse to raise prices on items. Throughout the pandemic, these companies were still selling products at the same rate, or even at a greater rate, than before the pandemic. The only impact that was felt was the transportation times were a bit slower, but the rate at which these goods were being sold was still the same. These corporations were still making money hand over fist, and yet the average consumer was still getting gouged in every aspect of life.

Looking at the current War in Ukraine, oil companies are now using this to justify the increase in gas prices. Russia is one of the largest oil producers in the world, yes. However, Canada hasn't imported any Russian oil since before 2018. This reasoning would be fair for countries who import a portion of their oil from Russia, but Canada cannot use this excuse. As one of the top oil producing countries in the world, this excuse really doesn't make sense. As we all know, with Canadians now being forced to pay for gas at over \$2.00/litre, these prices will never go back down to what they once were. Oil companies are now aware that, yes, Canadians will pay this inflated cost for gas because it is unfortunately a necessity. So,

why would they lower it once their excuses for the cause of the increase disappear?

It's unclear what the solution is at this point. Wage increases across the board would help, but we all know that whenever this is the case, corporations follow suit and continue to raise prices as salaries increase. Large companies are always the enemy of working people. That is why companies like Amazon, who have launched attack after attack on unionization in their warehouses, refuse to pay their employees a living wage in horrific conditions, despite the company practically printing money at this point. They will do whatever it takes to keep the power dynamics in their favour, dominating employees, and making them feel replaceable. Glimmers of hope come when there are union wins in these situations, like we've recently seen in Amazon warehouses in New York, where workers have begun to retake their power.

If it weren't for working people, these companies would crumble. It's time that the government intervene to ensure that these companies, corporations, and the housing market cannot price gouge consumers for their own greedy purposes anymore. The rising inflation in Canada is unsustainable at the current time, and we will soon hit a point of collapse if action is not taken to address at least some of the points above. Unfortunately, these rising costs of living are not unique to Canadians, as it is being felt by people around the world. If this was just a Canadian problem, the solution would be far simpler. However, we must now hope that governments come together to do what they are designed for.

The Sailor's Opinion Column is written by the SIU Communications Department and does not necessarily reflect the ideas and opinions of the Seafarers' International Union of Canada. The Sailor's Opinion Column began in 2022 and will continue to feature opinion articles tackling current events and issues around the world.