

Contact: Marc De Villers
Phone: (514) 404-6008
Email: marcdevillers@icloud.com
Social Media:
twitter.com/cetasinksships
instagram.com/cetasinksships
www.cetasinksships.com



**CETA
SINKS
SHIPS**

FOR IMMEDIATE RELEASE

Le C.E.T.A. pourrait causer la disparition imminente de la Marine Marchande Canadienne et de ses 4000 marins

MONTREAL, QC, November 30 - Je suis un marin Canadien avec 40 ans d'expérience sur les Pétroliers, Vraquiers et Cargos Canadiens qui vient de compléter 3 voyages durant le Canadian Arctic Sealift Annual pour desservir les communautés boréales du Canada dans la Baie D'Hudson, le Nunavik et le Haut-Arctique Canadien, incluant des escales à Eureka (80 degrés Latitude Nord.) et Grise Fjord au Nunavut.

Je m'inquiète de la possibilité que, lorsque le l'Entente Économique de Commerce Global Canada Europe (connu sous le sigle C.E.T.A. en Europe et l'Amérique du Nord) sera approuve par le Parlement Canadien, il permettra aux bateaux battant un drapeau de l'Union Européenne (généralement opérés par des équipages de Drapeau de Complaisance qui ne sont renumeres en moyenne qu'au 1/3 du taux accordé aux Canadiens) de transporter des cargos d'origine Canadienne et de les livrer à d'autres ports Canadiens (Le Cabotage Maritime), un commerce jusqu'ici réservé aux bateaux Canadiens (et de leurs equipages Canadiens.).

Du a leurs avantages en coûts et autres, ceux qui utiliseront des bateaux Européens pourront soumissionner à des taux inférieurs de ceux d'armateurs Canadiens et ainsi commencer à remplacer les bateaux Canadiens dans ce marché important. Je pense que la Marine Marchande souffrira énormément et aura tendance à disparaître apres quelques années.

Ceci semblerait commencer a se réaliser aussitôt que le C.E.T.A. (Loi C-30) soit approuve par la Chambre des Communes ou peu après, à quel moment l'entente sera considéré comme provisoirement accepté et aura cours légal dans 95% de ses Articles, incluant ceux du Chapitre de Transport Maritime.

Le gouvernement espère approuver l'entente le Vendredi le 16 Decembre, la fin de la Session d'Automne 2016 du Parlement Canadien, ou avant.

Non seulement les bateaux Canadiens pourraient se faire remplacer, mais les armateurs Canadiens, désirant demeurer compétitifs, pourraient commencer à reenregistrer leurs bateaux en Europe et engager des equipages de Drapeaux de Complaisance au dépit des Canadiens.

J'expliquerai ci-bas, sans avoir aucune formation légale , pourquoi je crois que le Chapitre du C.E.T.A. sur le
-more-

Transport Maritime se terminera avec la disparition de la Marine Marchande Canadienne et de ses 4000 emplois marins.

J'ai retenu les services de conseillers juridiques pour émettre une Opinion Legale sur la signification du Chapitre de Transport Maritime du C.E.T.A. sur la Marine Marchande Canadienne et les marins qui travaillent sur les quelque 180 bateaux Canadiennes dont la jauge excède 1000 tonnes. Ce rapport etant délivré, je vous en communiquerai le contenu. Les marins et ceux qui y sont intéressés croient que les seuls conséquences du C.E.T.A. sur le Transport Maritime au Canada seraient:

- L'Utilisation de bateaux non-Canadiens pour le transport de conteneurs vides entre Montréal et Halifax sur une base non-commerciale.

Selon l'Article 14.1 (Définitions) du Chapitre sur le Transport Maritime du texte de C.E.T.A., on parle dans la définition de " services de collecte" d':

- " ... acheminement de fret conteneurisé...", donc de conteneurs qui ne sont pas vides.
- " ... de cargaisons fractionnées et de cargaisons de vrac sec ou liquide...", donc de tous les genres de cargo possibles et imaginables que l'on pourrait transporter sur un bateau sauf des conteneurs vides.
- " ... entre les ports situés sur le territoire d'une Partie.", donc non seulement le transport de conteneurs (qui ne sont pas vides) entre Montréal et Halifax mais entre tous les ports du Canada.

Dans cet Article du Chapitre Transport Maritime, au lieu de s'agir de transport de conteneurs vides entre Montréal et Halifax, on semble parler de tous les différents types de cargaisons transportables par bateau, non seulement entre Montréal et Halifax, mais entre tous les ports du Canada, sauf pour les conteneurs vides.

Dans l' Article 14.3 (Obligations) du Chapitre de Transport Maritime de C.E.T.A.:

- Le 1ier paragraphe parle " ... de redéployer les conteneurs vides ... qui sont transportés sur une base non commerciale entre les ports de cette Partie.", donc non seulement entre Montréal et Halifax, mais entre tous les ports du Canada.
- Le 2ieme paragraphe, avec une interprétation relâchée de " services de collecte" de l'Article 14.1 (Définitions) semble permettre aux Européens " de fournir des services de collecte entre les ports de cette Partie.", donc de transporter le cargo entre tous les ports du Canada.
- Le 3ieme paragraphe ou " Une Partie n'adopte ni ne maintient d'arrangement en matière de partage des cargaisons avec un pays tiers concernant les services de transport maritime international..." semble assurer les Européens que le Canada ne privera pas leurs bateaux de cargo au Canada parce qu'il est réservé aux bateaux d'un autre pays, par exemple , la Chine.
- Le 4ieme paragraphe ou " Une Partie n'adopte ni ne maintient de mesure prescrivant que l'ensemble ou une Partie du fret international doive être transporté exclusivement par des navires qui sont immatriculés dans cette Partie, ou qui sont détenus ou contrôlés ou contrôlés par des ressortissants de cette Partie." semble assurer les Européens que leurs bateaux ne seront pas privés du transport de cargo au Canada parce qu'il est réservé aux bateaux Canadiens ou contrôlés par des Canadiens.

- La 5ieme paragraphe avec " Une Partie n'adopte ni ne maintient de mesure empêchant les fournisseurs

de services de transport maritime international de l'autre Partie de conclure des contrats directs avec d'autres fournisseurs de services de transport aux fins d'opérations de transport de porte ou multimodal." semble assurer les Européens qu'ils pourront arranger, entre autre, le transport de cargo au Canada, avec des armateurs non-Européens.

L'Article 14.2 (Champ d'application) semble assurer aux Européens que les services d'infrastructure de ports Canadiens (quais, équipement de chargement etc.), services (douanes, pilotes etc.) ou coûts ne seront préférés ni aux bateaux Canadiens ni à de tierces parties à l'insu de leurs bateaux.

Marc de Villers
CDN63142X,
Timonier,
M.V. " Camilla Desgagnes".

###