

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



**CETA  
SINKS  
SHIPS**

**FOR IMMEDIATE RELEASE**

## **UN AMENDEMENT A L'A.E.C.G. POURRAIT CAUSER LA DISPARITION DE LA MARINE MARCHANDE CANADIENNE ET 4000 EMPLOIS MARINS.**

**MONTREAL, QC, 31 JANVIER 2017** - Je suis un matelot de 40 années d'expérience sur pétroliers, cargos et vraquiers dans les eaux Intérieures et Côtières du Canada et en eaux Internationales. Je suis Membre du Seafarers International Union du Canada depuis 12 ans.

Le gouvernement du Canada pourrait requérir un Débat et/ou un Vote sur la Loi C-30 à tout moment, ce qui se terminera probablement par l'Approbation Parlementaire de l'Accord Économique Commercial Global Europe Canada (A.E.C.G.).

Le Parlement Européen approuvera probablement l'A.E.C.G. Mercredi, 15/2/17.

Sur l'Approbation de ces deux Parlements, l'A.E.C.G. sera considéré provisoirement approuvé et plus de 90% de ses clauses, incluant celles de son Chapitre de Transport Maritime, viendront en vigueur.

Dès ce moment, Le Chapitre de Transport Maritime permettra aux bateaux enregistrés en Europe de transporter du cargo avec destination international chargé au Canada et de l'emmener en autre(s) port(s) Canadien(s) (appelé le Cabotage), un commerce jusqu'ici réservé aux bateaux enregistrés au Canada et leurs équipages Canadiens.

Une étude produite en 2015 pour les Armateurs du Saint-Laurent par Ernst & Young et Innovation Maritime indique que les coûts pour le personnel navigant de bateaux Européens serait de 30% celui de bateaux Canadiens.

Les bateaux enregistrés en Europe sont généralement opérés par des équipages de Drapeaux de Complaisance, renumérés à entre 1/10 et 1/3 du salaire d'équipages Canadiens, ainsi que de bénéficier d'autres avantages économiques.

-more-

Les bateaux enregistrés au Canada ainsi que leurs équipages Canadiens ne pourront pas faire concurrence et disparaîtront, je pense, d'ici 5 à 10 ans de l'implantation de l'A.E.C.G.

Les partisans de l'A.E.C.G. préconisent que les effets de l'Accord sur le domaine de la Marine Marchande Canadienne ne sera que sur le draguage et le transport de conteneurs vides sans considération pécuniaire entre Halifax et Montréal.

Ceci pourrait dissiper les craintes soulevés par le Chapitre de Transport Maritime de l'A.E.C.G.

En effet, Le Chapitre de Transport Maritime semble accorder aux Intérêts Européens le droit de:

- Transporter les conteneurs vides sans considération pécuniaire, non seulement entre les ports d'Halifax et de Montréal, mais partout au Canada (Article 14-3, paragraphe 1.) et;
- Opérer des services de collecte pour cargo à destination internationale entre n'importe quel Port au Canada (Article 14-3, paragraphe 2.).

Les préconisations des partisans de l'A.E.C.G. pourraient être techniquement correctes car les droits accordés dans le Chapitre de Transport Maritime, notamment l'Article 14-3, paragraphes 1 et 2, sont suspendues plus tard dans l'entente à la Réservation II-14-C (paragraphes 1,2 et 3), pages 1209 et 1210, sauf les droits concernant le draguage et le transport de conteneurs vides sans considération pécuniaire mais, en ce qui touche les conteneurs, ce seulement entre les ports d'Halifax et de Montréal (paragraphe 4).

Une fois l'A.E.C.G. approuvée, un amendement enlevant la Réservation II-C-14 rétablirait les droits suspendus de l'Article 14-3, notamment les paragraphes 1 et 2 (accru par la définition de "service de collecte" dans l'Article 14-1) et restituerait aux Intérêts Européens:

Le droit de transporter tout genre de cargo pour des destinations internationales par des bateaux enregistrés en Europe entre tous les ports du Canada.

Les vraquiers des Grands Lacs transportent à peu près 70% de la valeur du commerce Maritime Canadien, la grande masse duquel est pour le marché international.

Étant considérés comme faisant parti de services de collecte en exerçant des voyages comme, par exemple, transporter le grain (qui ira au marché International) de Thunder Bay, en Ontario, à Baie Comeau, au Québec:

De tels vraquiers pourraient être reenregistrees Européens et leurs équipages Canadiens remplacés par des équipages de Drapeau de Complaisance.

Le cargo domestique, pour l'usage au Canada, ne représenterait qu'une faible proportion du cargo total transporté (soit peut être 10% ou moins.).

Étant le restant du cargo qui n'est pas destiné au marché International, le cargo domestique ne sauverait ni la Marine Marchande Canadienne ni beaucoup d'emplois marins.

De façon semblable, les services de traversiers, notamment en Colombie Britannique, Terre-Neuve et Nouvelle Écosse, dus aux droits accordés par l'A.E.C.G. aux intérêts Européens pour soumissionner sur les contrats de services gouvernementaux, pourraient voir:

Leurs traversiers reenregistres en Europe et leurs equipages Canadiens remplacés par des equipages de Drapeaux de Complaisance.

Pour ces raisons, je m'inquiète qu'une fois que l'A.E.C.G. soit approuvé, un amendement, tel que supprimer la Reservation II-C-14, causerait la disparition de la Marine Marchande Canadienne et de ses 4000 emplois marins.

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

###