

---

# EFFETS DE L'A.E.C.G. (CETA) SUR LES MARINS ET BATEAUX DE LA MARINE MARCHANDE CANADIENNE.

- Le Chapitre de Transport Maritime de CETA otorgue les Droits de Cabotage Maritime aux bateaux Europeens, generalement operes par des equipages de Drapeau de Complaisance bons marches (renumeres a entre 1/10 et 1/3 du taux Europeen ou Canadien) a operer dans tous les ports du Canada ( Article 14-3.2 de CETA: "Une Partie permet aux fournisseurs de services de Transport maritime international de l'autre Partie de fournir des services de collecte entre les ports de cette Partie.").
- Ce Commerce, reserve aux bateaux Canadiens et leurs equipages Canadiens jusqu'a l'Approbation du CETA, permettra aux bateaux Europeens generalement munis d'equipages de Drapeau de Complaisance bons marches , avec leurs avantages economiques considerables et leurs standards de travail et de securite souvent plus basses, a concurrencer ces derniers et les faire disparaître.
- Cette concession n'est que temporairement suspendue par la **Reservation II-C-14** (page 1209 et 1210 du texte Anglais) qui n'autorise que de l'utilisation, pour le moment, des Droits de Cabotage Maritime pour le transport du cargo international dans le Corridor Halifax-Montreal, le transport de Conteneurs vides entre tous les ports Canadiens et le draguage.
- La **Reservation II-C-14 peut etre retiree a n'importe quel moment sans permission additionnelle requise des Autorites Europeennes ni du Parlement du Canada**, qui precipiterait la disparition des bateaux Canadiens et des milliers d'emplois de marin Canadiens.
- **Meme si la Reservation II-C-14 n'est pas retiree**, sa capacite a restaurer les Droits au Cabotage Maritime dans tous les ports Canadiens aux bateaux bons marches Europeens pourrait **empêcher les marins Canadiens de pouvoir negocier avec les armateurs Canadiens de peur de declencher son retrait.**
- Le Chapitre de Transport Maritime du CETA et la Reservation II-C-14 **constituent environ 90% du risque aux bateaux et equipages Canadiens.**
- La Clause 92 ,sections 2.3 et 2.4, de la Loi C-30 **accordent des exemptions aux armateurs Europeens**, par exemple, sur le Programme Travailleurs Etrangers Temporaires, comme le sont **les marins etrangers travaillant sur leurs bateaux**, dans le Corridor Halifax-Montreal pour le transport du cargo international et le transfert de conteneurs vides entre tous ports Canadiens, a ne pas demander des permis pour ceux-cis et a ne pas les renumerer au taux median Canadien, comme le stipule cette Loi **et a ne pas considerer les marins Canadiens pour ces emplois.**
- Comme Presque tout cargo transporte en bateau au Canada est de nature internationale, **les armateurs Europeens pourront se prevaloir de ces exemptions en presque tous les cas.**
- Le Comite Senatorial Canadien des Affaires Etrangeres et du Commerce International, enquetant sur la Loi C-30, appris de ces atteintes aux bateaux et marins Canadiens par voie du CETA **a refuse de demander au**

**Senat Canadien de considerer de ne pas approuver la Loi C-30 tant que ces faiblesses dans les Dispositions Maritimes du CETA, qui menacent l'existence de la Marine Marchande Canadienne et ses milliers d'emplois marins, jusqu'a ce que ces faiblesses ne soient revisees ou retirees.**

- Le Comite Senatorial Canadien ne propose que d'adresser les faiblesses maritimes de la Loi C-30, apres l'avoir unanimement approuvee en 2ieme Lecture sans aucun amendement, **qu'avec des "Reglements"** (Seance du Comite Senatorial, video en ligne sur sen.vu, site des Comites Senatoriaux gouvernemental, 10/5/17,1626, citations partielles de prise video:Chair: "... Nous avons dit aux representants du gouvernement que de plus en plus va des "Actes" en "Reglements" et que ceci nous cause des problemes , alors c'est pourquoi la responsabilite n'est pas seulement avec les "Actes" mais avec les "Reglements" de plus en plus.") **plutot qu'avec des "Lois"**.
- Des "Reglements" peuvent etre emis par des membres de l'Executif ou Administratifs ( Le gouvernement ou ses agents) **changes ou retirees n'importe quand**, tandis que des "Actes"(Lois) **ne peuvent etre changes ou amendes qu'avec l'Approbation du Parlement**: Donc **le Comite Senatorial ne propose de corriger la Loi C-30 qu'avec des reglements, qui peuvent etre changes ou retirees facilement n'importe quand, plutot qu'avec des Lois ou amendements qui ne pourraient etre changes qu'avec l'approbation de Legislateurs.**
- **Quelques jours seulement apres reception de l'Approbation Royale de la Loi C-30 et du CETA, le 1ier vote sur un accord d'emploi devait etre soumis aux marins de Canada Steamship Lines, Auto-Dechargeurs, d'une serie d'offres qui doivent etre conclus cette annee avec les trois plus importants armateurs du Canada (Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine et Desgagnes Transport): Selon sa tres mauvaise reception des marins a la reunion du Seafarers International Union du Canada a Montreal le 6/3/17, **un rejet pourrait entrainer initialement une greve de 72 heures.****
- **Il n'y a eu aucune greve notable des marins Canadiens depuis 1966. Le CETA pourrait etre la cause d'une serie d'offres de contrat d'emploi si mauvaises qu'ils risquent de provoquer une reaction negative des marins Canadiens, normalement peu enclins a l'activisme laboral.**
- Il est connu dans le domaine public que le Seafarers International Union du Canada, par son affiliation avec l'American Federation of Labor (A.F.L./C.I.O.), qui est a son tour affilie avec le Conference des Relations Etrangeres (Conference on Foreign Relations, C.F.R.), un tres grand Lobby economique des Etats-Unis, dont le Chapitre de Montreal a donne nombre de conferences a caractere pro-CETA dernièrement, est peut-etre en conflit de pouvoir accomplir toutes les obligations envers ses membres que l'on assumerait en meme temps qu'il remplisse toutes celles qu'il pourrait devoir a son parent corporatif.

Marc de Villers,  
Timonier, "Camilla Desgagnes",  
CDN63142X,  
[marcdevillers@icloud.com](mailto:marcdevillers@icloud.com)  
514-404-6008

