
ELABORATION DES EFFETS DE L'AECG (CETA) SUR LES MARINS ET BATEAUX DE LA MARINE MARCHANDE CANADIENNE.

AECG (CETA)

- **Le Chapitre de Transport Maritime de l'AECG (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 etait reserve aux bateaux Canadiens et leurs equipages Canadiens** jusqu'a l'Approbation de l'AECG (CETA),**
- **L'article 14-3.2 du Chapitre de Transport de l'AECG (CETA) permettrait 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 bas, a concurrencer les bateaux Canadiens et les faire disparaitre**

Le President du Seafarers International Union du Canada, Mr. James Given, declarait (Transcription partielle de temoignage traduite, au-devant du Comite Senatorial, 13/4/17): "Ces bateaux sont presentement couverts par la **Loi d' Etats de Drapeaux de Complaisancece, ce qui rend difficile que la Loi Canadienne ne soit appliquee sur ces vaisseaux.**".

- Avec la **Reservation II-C-14** (page 1209 et 1210 du texte Anglais) , **ces Droits de Cabotage Maritime ne sont que temporairement suspendus et** n'autorisent leur utilisation, pour le moment, que pour le transport du cargo international dans le Corridor Halifax-Montreal, le transport de Conteneurs vides entre tous les ports Canadiens et le draguage.
- Le **negotiateur en chef Canadien pour l'AECG (CETA), Steve Verheul, admettait** le 3/4/17 (transcription de temoignage traduite) a la Chaire du Comite Senatorial, enquetant sur la Loi C-30: "**Il est toujours facile de liberalizer encore plus une entente de commerce. Ce n'est pas habituellement un probleme a negocier, amender ou le faire en pratique.**"
- 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, ce** qui precipiterait la disparition des bateaux Canadiens et la mise a pied de milliers de marins Canadiens don't les bateaux pourraient reapparaitre enregistres en Europe avec des equipages de Drapeau de Complaisance. **Meme si la Reservation II-C-14**

ne devait pas être retirée, la possibilité qu'il restaure les Droits de Cabotage Maritime à tous les ports Canadiens aux bateaux bons marchés Européens accordés dans le Chapitre de Transport de l'AECG (CETA) pourrait empêcher les marins Canadiens de pouvoir négocier avec les armateurs Canadiens de peur de déclencher son retrait.

- Le Chapitre de Transport Maritime du CETA et la Réservation II-C-14 constituent environ 90% du risque aux bateaux et équipages Canadiens, et conjointement créent l'illusion que les Dispositions Maritimes de l'AECG (CETA) ne s'arrogent que le Corridor Halifax-Montreal pour le cargo international, le transfert de conteneurs vides entre tous les ports Canadiens, ainsi que le dragage.
- La Loi C-49, déposée aux Communes le 16/5/17, le même jour de l'Approbation Royale de la Loi C-30 (nécessaire à sa déposition en Chambre) permettra que les bateaux exerçant le transport de Conteneurs vides entre tous les ports du Canada soient de n'importe quelle nationalité. Le Ministre du Transport, Marc Garneau s'attend à ce que la Loi soit passée en début 2018.
- **Aucun des représentants syndicaux présents le 13/4/17, dont quatre qui représentaient des marins Canadiens** (Le Président James Given du Syndicat International des Marins; Le Président Jerry Dias et Angelo DiCaro de Unifor et le Président Terry Engler du Syndicat International des Débardeurs, Division Marine) et un des marins d'outre-mer (Peter Lahay, Syndicat International des Travailleurs en Transports) **a l'enquête du Comité Senatorial sur la Loi C-30, n'ont pas mentionnés aux Sénateurs en Séance ouverte que l'Article 14-3.2 et la Réservation II-C-14 de l'AECG (CETA) étaient des mécanismes par lesquels des milliers de marins Canadiens pourraient voir leurs revenus et conditions de travail sévèrement réduits et voir même la disparition de la Marine Marchande Canadienne**.
- Le Chapitre de Transport Maritime de l'AECG (surtout à l'article 14-3.2) et à la Réservation II-C-14 constituent 90% des risques aux Marins Canadiens et ensemble créent l'illusion que les ambitions maritimes de l'AECG s'arrêtent à quelques ports Canadiens, le Transport de conteneurs vides et le dragage (10% reposant dans la Loi C-30).
- Les Députés du gouvernement aux Communes, demandés par des membres du N.P.D. en Débat sur l'AECG si 3,000 emplois de marins Canadiens ne disparaîtraient pas aussitôt le CETA implanté, n'ont jamais nié que c'était le cas et, questionnés directement un autre 8 fois sur les effets des Dispositions Maritimes de l'AECG, n'ont jamais répondu de façon substantielle.
- **Mme. Linda Lapointe** (Rivière des Mille Îles, Libéral), **déclarait aux Communes** (Citation du Hansard, 3/2/17, 1025.): " Monsieur le Président, **j'aimerais poser une question à ma collègue (Mme. Tracey Ramsey, N.P.D., Essex)** qui, tout comme moi, siège depuis un an au comité permanent du commerce international..."

"...Tantôt ma collègue disait que certains travailleurs gagnaient \$2.00 de l'heure. Je me demande où elle a trouvé ça en Europe, car ce pays nous ressemble tellement ce qui a trait aux conditions de travail. Je serais donc très surprise que cela s'avère juste, et j'aimerais entendre ma collègue à ce sujet... Cela me dépasse qu'elle puisse dire non à la signature de cet accord"

Mme. Tracey Ramsey,(N.P.D., Essex): “Monsieur le President, **je suis membre du comite du commerce comme la depute d’en face**. Je suis contente qu’elle prenne la parole, parce qu’elle est demeurée silencieuse lorsque tous ces amendements ont ete proposes au comite du commerce. Je suis donc tres curieuse pourquoi elle intervient a la Chambre aujourd’hui, **puisqu’elle n’a pas dit un mot pendant l’etude article par article au comite** qui a eu lieu a la Chambre... **Etait-elle sous baillon? C’est ce qui a semble se passer du cote des liberaux pendant l’etude article par article.**”

*“... **A aucun moment**, au cours des negociations, **les parties en cause n’ont prise en compte les interets des Canadiens**, or, **comme parlementaires, nous devons aux electeurs que nous representons de proposer des amendements qui**, selon nous, **servent au mieux les interest des Canadiens.**”*

“L’autre chose qui me surprend a propos de **la deputee d’en face**, c’est qu’elle **n’a pas appuyee ma proposition de faire comparaitre plus de personnes devant le comite**. Nous avons entendu l’opinion d’un nombre tres limite de personnes. Qui plus est, **les temoins convoques par les liberaux etaient tous en faveur de l’AECG**. Il y avait donc un manque d’equilibre dans les temoignages. **Le gouvernement ne semblait pas vouloir entendre d’opinions qui s’opposaient a la sienne, ni vouloir ecouter les Canadiens inquiets.**”

Meme si l’AECG avait passe des mois sur le calendrier parlementaire, plusieurs jours de Debat aux Communes et que sa Comite l’ait examine clause par clause, cette Depute ne semblait toujours pas se rendre compte que les membres d’equipage de bateaux Europeens bons marches souvent ne viennent pas de l’Europe Unie.

LA LOI C-30

- La Clause 92 ,sections 2.3 et 2.4, de la Loi C-30 accordent des exemptions aux armateurs Europeens sur le Programme de Travailleurs Etrangers Temporaires, **pour 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, pour ne pas a avoir a demander des permis pour ceux-cis et **a ne pas les renumerer au taux moyen Canadien**, comme stipule ce programme **et a ne meme pas considerer les marins Canadiens pour ces emplois.**
- Comme Presque tout cargo transporte en bateau au Canada est international, **les armateurs Europeens pourront se prevaloir de ces exemptions en presque tous les cas**, surtout en consideration duquel que la page 9 du guide gouvernemental Canadien “Travailler temporairement au Canada” stipule que **les bateaux d’armateurs etrangers enregistrees ailleurs qu’au Canada et qui ne transportent qu’essentiellement le cargo international sont exempts d’acquerir des permis temporaires pour leurs equipages, et donc de ne pas payer leurs marins des salaires Canadiens.**
- **Les representants syndicaux , dont 4 representaient des marins Canadiens** (Le President James Given du Syndicat International des Marins Canadiens; Le President Jerry Dias et Angelo diCaro d’Unifor, et le President Terry Engler, Division Marine du Syndicat International des Debardeurs) **et un autre de marins d’outre-mer** (Peter LaHay, Coordinateur National du Syndicat International des Travailleurs en

Transports.)), n'ont pas informés, durant leur comparution le 13/4/17 au devant du Comité, les Sénateurs des exemptions (Clause 92, sections 2.3 et 2.4) accordées aux armateurs Européens, qui empêcheraient les Canadiens de travailler sur leurs bateaux ou permettre leurs marins étrangers d'être renumérés au taux Canadien, tel que dicté par le programme de Travailleurs Etrangers Temporaires Canadien.

- **Le Comité a entendu 3 témoins de l'Association des Armateurs Canadiens le 6/4/17, une société qui n'existait plus comme telle depuis le 28/9/16, lorsqu'elle fut l'objet d'un amalgame avec la Chambre de Commerce Maritime, une association d'expéditeurs binationaux, dont un de ses anciens Présidents, le Président en régence Mr. Kirk Jones; Le Président Serge Le Guellec de Desgagnés Transports et Maître Daniel Hohnstein de Tereposky et DeRose, LLP (L'Association demandait au Comité de ne recommander aucun changement à la Loi C-30 et l'AECG ou CETA),**
- **Le Comité avait invité (4/4/17) un marin Canadien à témoigner au-devant de lui Jeudi, le 13/4/17 à 1130 des effets de l'AECG (CETA) sur les bateaux et marins de la Marine Marchande Canadienne: Un jour après avoir pourvu le Comité d'une copie de son Temoignage-anticipe, le Comité a annulé son Invitation.**

Comme des milliers d'autres marins Canadiens, l'individu aurait témoigné des conséquences des Dispositions Maritimes de l'AECG (CETA) parmi lesquels d'être mis à pied (Retrait de la Reservation II-C-14) et, au mieux, des coupures sévères de salaire et de conditions de travail qui se sont déclarées depuis que l'AECG (CETA) ne soit annoncé comme projet du gouvernement Libéral, élu en 2015.

- **Le Comité Senatorial Canadien des Affaires Etrangères et du Commerce International, enquêtant sur la Loi C-30, avertit des atteintes aux bateaux et marins Canadiens par voie de l'AECG (CETA) (Article 14-3.2 et Reservation II-C-14 au moins par témoignage écrit, remis au Clerc du comité le 3/5/17) et de la Loi C-30 (Clause 92, sections 2.3 et 2.4. (dans le témoignage écrit antérieur et par courriels à tous les 15 Sénateurs permanents de la Comité les 1/5/17 et 5/5/17)), **n'a pas demandé au Sénat Canadien de considérer de ne pas approuver la Loi C-30 tant que les faiblesses dans les Dispositions Maritimes du CETA, qui menacent l'existence de la Marine Marchande Canadienne et de milliers d'emplois de marins Canadiens, ne soient soit révisés ou retirés.****
- **Le Comité Senatorial Canadien des Affaires Etrangères et du Commerce International, enquêtant sur la Loi C-30, après avoir approuvé la Loi de façon unanime, sans amendements ni recommandations, a attaché une liste de 2 pages "d'Observations" pour la considération du Sénat: Un Comité émet habituellement des "Recommandations" (Suggestions fortes) quand il y a lieu: **Une "Observation" ne constitue même pas une suggestion.****
- La liste était constituée de 9 "Observations", en ordre ascendant d'importance (les questions maritimes étaient au #7).
- **La Chaire du Comité, la Sénatrice A. Raynelle Andreychuk déclarait (citation abrégée de vidéo traduite, 10/5/17, 1626): "... nous avons dit aux représentants gouvernementaux que de plus en plus va des "Actes" aux "Règlements" et ça nous a rendu la tâche difficile alors c'est pourquoi **la responsabilité n'est plus avec les "Actes" mais pour les "Règlements** de plus en plus...", et plus tard (1631): "...C-30 demande des amendements pour le faire fonctionner... "**

- Le **Comite Senatorial Canadien n'a pas propose d'adresser les faiblesses maritimes de la Loi C- 30 en faisant des amendements (lois) ou en recommandant au Senat d'en faire**, surtout apres l'avoir unanimement approuvee sans amendement ni recommandation et en y attachant seulement des "Observations" (qui n'ont meme pas la force d'une suggestion).
- Donc, **le Comite Senatorial des Affaires Etrangeres et du Commerce International, qui aurait pu:**
- **Conseiller au Senat de ne pas approuver la Loi C-30 tant que les faiblesses des Dispositions Maritimes de l'AECG (CETA) permettant que l'entente soit elargie pour restaurer aux armateurs Europeens les Droits de Cabotage Maritime**, qui leur etaient accordes par le Chapitre de Transport Maritime, *a tous les ports du Canada dans le Chapitre de Transport Maritime*, **sans necessiter l'Approbation du Parlement du Canada** et continuer a constituer une menace, pour le moindre, a l'existence de la Marine Marchande et a ses milliers d'emplois de marins Canadiens, **ne soient soit revises ou retires;**
- D'amender la Loi C-30 pour en retirer les exemptions qui permettent aux armateurs Europeens de deroger a la Loi Canadienne sur l'obtention de permis de travailleurs temporaires et ainsi eviter de payer a leurs marins des salaires Canadiens, ou;
- Recommender au Senat de le faire;

S'est simplement contente d'emettre des "Observations".

- Peut-etre fut ce la force des "Observations" que le Senat, apres avoir reçu pour leur consideration la Loi C-30 (11/5/17) sans amendements ni recommandations, l'a accepte, considere et approuve lui-meme sans aucun amendement quelques heures plus tard, avant meme que ceux qui s'etaient interposes par souci de ses effets sur le public, encore moins le public Canadien, n'en fussent avertis.
- **Selon les declarations de la Chaire du Comite Senatorial plus haut, il est probable que la Loi C-30 ne soit modifiee que par des "Reglements", qui peuvent etre changes ou facilement retires par le gouvernement Canadien n'importe quand,, plutot qu'avec des Lois ou amendements qui ne pourraient etre changes qu'avec l'approbation du Parlement du Canada.**

VOTES DE MARINS CANADIENS SUR CONTRATS D'EMPLOI APRES L'APPROBATION DU AECG (CETA)

- Quelques jours seulement apres reception de l'Approbation Royale de la Loi C-30 et de l'AECG (CETA), le 1ier vote sur un accord d'emploi devait etre soumis aux marins de Canada Steamship Lines, Auto-Dechargeurs, en une serie de contrats d'emploi qui doivent etre conclues au cours de l'annee 2017 avec

les 3 plus importants armateurs du Canada, soit Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine et Desgagnes Transport.

- Le **Syndicat International des Marins Canadiens** est le plus important syndicat national de marins **Canadiens qui ne sont ni capitaines ni officiers et represente ceux-cis aupres de ces 3 meme armateurs.** Apres la reception negative des marins affectes par le contrat a la reunion du Seafarers International Union du Canada a Montreal le 6/3/17, **il est dit qu' un rejet du contrat pourrait entrainer une greve initiale de 72 heures.**
- **Il n'y a eu aucune greve notable chez les marins Canadiens depuis 1966.** L'AECG (CETA) pourrait etre la cause d'une serie d'offres de contrats d'emploi si mauvaises **qu'ils risquent de provoquer une reaction serieuse de la part des marins Canadiens,** normalement peu enclins a l'activisme. Ayant navigue depuis 1976, je n'ai jamais connu l'atmosphere entourant les conditions d'emploi pour marins Canadiens d'etre si troubles.
- Le **President du S.I.U. du Canada, Mr. James Givens, pourrait tenir une charge relative au Cabotage Canadien otorguee par des armateurs Canadiens** (Courriel du President Given, traduit, 21/11/16: "Nous travaillons aussi etroitement avec les armateurs Canadiens qui nous ont donne un role-clef a renforcer le Cabotage au Canada...").
- Il est su 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 Internationales (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** (" Canada-Europe: Un nouvel Elan pour le Quebec, 21/10/17; Regard sur l'avenir commercial du Canada: L'Honorable Chrystia Freeland (Ministre Canadienne du commerce International), 5/1/17: Regard sur l'avenir commercial global du Royaume -Uni: Liam Fox (Ministre du commerce International du Royaume-Uni, 27/1/17.). **Plus de 40,000 entites corporatives des Etats-Unis sont enregistrees au Canada et beneficieront de l'AECG (CETA).**
- A la reunion trimestrielle du chapitre de Montreal du Seafarers International Union du Canada du 6/3/17, **le President du Seafarers International union du Canada a ete demande en Assemblee si le S.I.U. du Canada s'il pouvait s'acquitter de toutes ses obligations aupres des membres en meme temps qu'il accomplisse toutes celles qu'il tiendrait a l'egard de son parent corporatif, la Conference des Relations Internationales (C.F.R.).**

Marc de Villers,
Timonier, "Camilla Desgagnes",
CDN63142X,
marcdevillers@icloud.com
514-404-6008

