

COALITION MARITIME CANADIENNE ET CHAÎNE LOGISTIQUE

RAPPORT PRÉSENTÉ AU SÉNAT DU CANADA

***ENJEUX ACTUELS ET RÉPERCUSSIONS NÉGATIVES SUR LE TRANSPORT
MARITIME INTÉRIEUR ET L'EMPLOI DANS LES SECTEURS MARITIMES
DU CANADA***

RAPPORT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS AUX MEMBRES
DU SÉNAT DU CANADA
PAR

JAMES GIVEN
COPRÉSIDENT – COALITION MARITIME CANADIENNE ET CHAÎNE LOGISTIQUE
ET
ROB ASHTON
COPRÉSIDENT – COALITION MARITIME CANADIENNE ET CHAÎNE LOGISTIQUE

Le 14 février 2017

Rapport présenté au Sénat du Canada – *Enjeux actuels et répercussions négatives sur le transport maritime intérieur et l'emploi dans les secteurs maritimes du Canada*

Aperçu

Le présent rapport expose et résume les enjeux auxquels se bute constamment le secteur du transport maritime intérieur du Canada en adoptant le point de vue de la Coalition maritime canadienne et chaîne logistique (CMCCL), laquelle réunit les dirigeants et les membres des syndicats canadiens et internationaux suivants : Syndicat international des marins canadiens, Syndicat international des débardeurs et magasiniers, Association internationale des débardeurs, Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord, Fédération américaine du travail/Congrès des organisations industrielles (secteur du commerce maritime). Dans le présent rapport, soumis au nom de la CMCCL, nous allons exposer et analyser certaines répercussions sur le transport maritime de l'Accord économique et commercial global (AECG) et de l'Accord sur le commerce des services (ACS), les enjeux du Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) et, pour finir, les recommandations de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* sous l'angle du transport maritime.

L'Accord économique et commercial global que le Canada et l'Union européenne viennent de finir de négocier (l'AECG) et les changements de la *Loi sur le cabotage* proposés dans le projet de loi C-30 ont le potentiel d'altérer profondément le paysage du secteur du transport maritime intérieur du Canada. Bien que l'AECG occupe une grande place dans nos conversations depuis un certain temps déjà, les annexes proposées portant sur les *Services de transport maritime international* et les *Déplacements des personnes physiques*, faisant toujours l'objet des négociations de l'Accord sur le commerce des services, ont elles aussi le potentiel de causer des dommages encore plus grands au secteur du transport maritime intérieur du Canada. Les enjeux qui pourraient nuire aux emplois des navigateurs canadiens sont dus à l'origine au mauvais emploi par le gouvernement du Programme des travailleurs étrangers temporaires; en effet, le gouvernement accorde des autorisations qui permettent aux membres étrangers des équipages de demeurer à bord des vaisseaux étrangers ayant reçu une autorisation de cabotage. Un examen plus poussé du mauvais usage du PTET, exposé à la fin du présent rapport, montre de quelle manière la mise en application des lois actuelles permettrait de protéger les emplois dans le secteur maritime canadien, peu importe le pavillon d'enregistrement du navire. Enfin, mettant dans le même sac tous les changements négatifs des politiques, l'examen de la *Loi sur les transports* recommande l'abolition complète de la *Loi sur le cabotage* dans les années qui viennent. Dans notre rapport, nous présenterons des recommandations touchant chacun des éléments susmentionnés et nous proposerons un résumé des options de rechange qu'il faudrait explorer pour renforcer le secteur maritime du Canada.

AECG : Accord économique et commercial global

Le projet de loi C-30, Loi portant sur la mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, propose des modifications radicales de la *Loi sur le cabotage*, et l'une de ces modifications ferait en sorte que, pour la première fois, des vaisseaux étrangers pourraient transporter des marchandises entre deux ports canadiens sans avoir au préalable obtenu un permis de cabotage. Plus précisément, le projet de loi C-30 demande de modifier la *Loi sur le cabotage* pour :

- (i) prévoir que l'obligation d'obtenir une licence ne s'applique pas à l'égard de certaines activités effectuées au moyen de certains navires non dédouanés ou étrangers appartenant soit à une entité canadienne ou européenne, soit à une entité tierce sous contrôle canadien ou européen,
- (ii) prévoir, à l'égard de certaines demandes de licence de dragage faites au nom de certains de ces navires, des exemptions aux obligations relatives à la délivrance d'une licence.

En résumé, la première partie de cette modification accorderait aux navires étrangers inscrits sur les premier et second registres des navires des États européens la permission de repositionner des conteneurs vides, sans recettes, et de permettre aux navires étrangers inscrits sur le premier registre des États européens de fournir des services de cabotage de marchandises diverses et aux navires étrangers inscrits sur les premier et second registres des États européens de transporter des marchandises conteneurisées entre les ports de Montréal et de Halifax sans avoir à se procurer un permis de cabotage. La deuxième partie de la modification visant la *Loi sur le cabotage* permettrait aux navires étrangers et aux entreprises étrangères de soumissionner, en faisant concurrence aux exploitants canadiens, sur des contrats de dragage internes d'une valeur supérieure à un certain seuil.

Pour les intervenants du secteur maritime intérieur du Canada, ces deux modifications de la *Loi sur le cabotage* entraîneront indéniablement des pertes d'occasions, puisqu'ils seront privés de travail au profit de leurs concurrents étrangers. En effet, ils ne sont pas en mesure de livrer concurrence à des entreprises étrangères à faible coût qui ne sont pas soumises aux mêmes normes en matière de sécurité, d'environnement et de travail que les entreprises canadiennes. La situation entraînera également la perte d'emplois pour les marins canadiens, étant donné la mise en œuvre de l'AECG, à moins que des changements ne soient apportés au Programme des travailleurs étrangers temporaires avant que davantage de navires étrangers puissent venir ici et obtenir une autorisation afin de garder leurs équipages étrangers. Dans le présent rapport, nous montrerons plus loin que les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont utilisé à mauvais escient le PTET en autorisant régulièrement des équipages étrangers à travailler au Canada plutôt que d'effectuer, comme ils le devraient, des études d'impact sur le marché du travail (EIMT), lesquelles leur auraient permis de constater qu'il existe un excédent important de marins canadiens qualifiés se cherchant activement du travail.

Les syndicats d'ouvriers et de marins de la côte Ouest du Canada font partie des plus fervents opposants à l'AECG, disant s'inquiéter de la possibilité que le fait d'accorder des contrats de dragage à des exploitants étrangers nuise grandement à leur compétitivité au sein de ce secteur. Puisque le projet de loi C-30 modifiera la *Loi sur le cabotage* en permettant à des exploitants étrangers des États membres de l'Union européenne de soumissionner sur des contrats de dragage et d'offrir des services

d'apport entre des ports canadiens, les entreprises exploitant des navires battant pavillon de complaisance, offrant des services à bon marché et de bas salaires, auront accès à nos cours d'eau; des milliers de ces entreprises ont leur siège social dans des pays comme Chypre, Malte, la Grèce, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Norvège, et les exploitants maritimes obtiennent leur pavillon dans des États connus pour octroyer des pavillons de complaisance, ce qui leur permet de contourner diverses exigences touchant l'emploi, les mesures sociales et d'autres règlements, notamment les taxes à payer (voir l'appendice A, *Statistiques et exemples touchant les pavillons de complaisance*). Les entreprises canadiennes ne seraient tout simplement pas capables de concurrencer ces exploitants, si ces derniers ne sont pas soumis aux mêmes normes élevées touchant l'emploi et les mesures sociales que les exploitants maritimes canadiens.

La Coalition s'oppose à toutes les modifications législatives proposées dans le projet de loi C-30 qui déréguleraient davantage la *Loi sur le cabotage* et a exprimé son opposition dès le début des négociations de l'AECG, entamées sous la précédente administration conservatrice. Dans le compte rendu de la réunion du 14 décembre 2016 du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes, on peut lire que Steve Verheul, négociateur commercial en chef, Canada-Union européenne, du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, avait déclaré, faussement, que le Syndicat international des marins avait participé au processus de consultation relatif à l'AECG et qu'il ne s'était pas opposé aux propositions incluses dans ce traité commercial. En réalité, aucun intervenant des dossiers commerciaux de l'AECG n'a jamais consulté le Syndicat international des marins, et la Coalition maintient sa position, c'est-à-dire qu'elle appuie toujours le système des autorisations déjà prévu dans la *Loi sur le cabotage*, qui permet à des navires étrangers d'effectuer des opérations de cabotage dans les seuls cas où aucun navire battant pavillon canadien n'est disponible. Aucune raison logique ne soutient le changement des lois, et nous avons toujours maintenu cette position tout au long du processus de négociation. Si l'on modifiait la *Loi sur le cabotage* en raison de l'AECG, nous créerions un dangereux précédent, puisqu'il est toujours difficile de revenir sur de tels changements. Le système d'autorisation actuellement en place permettrait aux exploitants canadiens de navire battant pavillon canadien et aux équipages canadiens de conserver leur droit de premier refus, lorsque du travail est offert, ce qui permet de maintenir la compétitivité de la flotte du Canada tout en permettant à des navires battant pavillon étranger, d'un des États européens, d'accéder au marché intérieur canadien dans le cas où aucun navire canadien n'est prêt à effectuer le travail offert.

ACS : Accord sur le commerce des services

Le 13 octobre 2016, à l'occasion d'une séance d'information réunissant Affaires mondiales Canada et Transports Canada, où il était question de l'annexe sur les *Services de transport maritime international* de l'Accord sur le commerce des services, la CMCCL a appris que le gouvernement du Canada cherchait activement à offrir des engagements concernant l'accès aux marchés aux parties à l'ACS, dans le but de libéraliser la prestation des services de cabotage au Canada. Le gouvernement du Canada a voulu justifier cette approche en disant qu'il n'offrirait de tels engagements concernant l'accès au marché que s'ils étaient « réciproques », c'est-à-dire qu'il ne les offrirait qu'aux parties à l'ACS qui offriraient des engagements équivalents aux entreprises canadiennes, de façon que ces dernières puissent fournir des services de cabotage à l'intérieur de ces autres pays. Nous n'avons bien sûr pas pu lire le texte

officiel de l'Accord sur le commerce des services, puisque l'on supposait que toutes les parties participant à cette séance d'information avaient pu obtenir cette information en ligne, sur WikiLeaks, mais il semble possible et même probable que le Canada accorde à certains pays parties à l'ACS un accès aux marchés plus grand que l'accès qu'il a lui-même aux marchés des pays de l'Union européenne en vertu de l'AECG.

Les membres de la Coalition, dans des lettres envoyées à Affaires mondiales Canada et à Transports Canada, ont affirmé que le concept de la « réciprocité » de la prestation de services de cabotage et de commerce côtier, selon les armateurs canadiens exploitant des navires battant pavillon canadien, est une pure fiction. Dans ces marchés, les navires canadiens ne peuvent pas lutter à armes égales. Les armateurs canadiens ne sont pas concurrentiels, sur les marchés étrangers, puisque les entreprises canadiennes doivent respecter des normes élevées en matière de sécurité, d'environnement et de travail, auxquelles, malheureusement, les compétiteurs étrangers ne sont pas astreints. Les navires canadiens ont été construits sur mesure pour effectuer des activités sur les voies navigables intérieures et côtières, et ne sont pas en mesure de concurrencer des navires étrangers construits à peu de frais, si ces derniers étaient autorisés à fournir des services de cabotage et de commerce côtier. Si le gouvernement du Canada donnait aux navires battant pavillon étranger accès aux marchés intérieurs, les navires battant pavillon canadien seraient *de facto* exclus des marchés intérieurs. Cela est inacceptable, puisque cela irait à l'encontre des intérêts canadiens – y compris de ceux des entreprises canadiennes, des investissements canadiens et des emplois canadiens – et cela, dans le seul but de permettre au gouvernement du Canada de réaliser ses ambitions touchant le commerce international.

Il ne faudrait pas que l'accès aux marchés maritimes intérieurs du Canada devienne une monnaie d'échange qui servirait les intérêts des entreprises étrangères faisant pression sur le gouvernement afin d'obtenir un accès plus grand aux marchés, dans le cadre des négociations. Les marins canadiens qui travaillent dans le secteur du transport maritime intérieur ont des emplois bien rémunérés et contribuent pour des millions de dollars d'impôt à l'économie. La disparition de ces emplois serait une catastrophe pour notre secteur et pour notre économie; il faut savoir que des milliers d'emplois sont en jeu, dans ces négociations. Nous savons que, selon l'article 16 de l'annexe portant sur les *Services de transport maritime international* de l'ACS, le Canada est l'une des parties qui ont proposé une réserve, de manière à s'assurer qu'aucune partie n'est obligée de prendre des engagements touchant les services de transport maritime au point où ces services correspondent à la définition du cabotage¹. Toutefois, cette réserve doit s'appliquer à toutes les parties à l'ACS; elle ne doit pas être négociée en fonction d'une « réciprocité » entre États, comme nous l'avons déjà expliqué.

Le Canada a d'ailleurs exercé de fortes pressions pour assurer une plus grande mobilité de la main-d'œuvre entre les pays parties à l'ACS, comme nous avons pu le constater à la lecture de l'annexe sur les *Déplacements des personnes physiques* de novembre 2016, qui a fait l'objet d'une fuite². Le Canada cherche activement à permettre encore davantage le recours à des travailleurs étrangers pour combler des postes au Canada; il présente donc des propositions visant spécifiquement à permettre à des

¹ http://www.bilaterals.org/IMG/pdf/annex_on_international_maritime_transport_services.pdf. Article 16, *Transport maritime national*.

² http://www.bilaterals.org/IMG/pdf/annex_on_movement_of_natural_persons.pdf. Article X, Propositions du Canada : Engagements spécifiques a), b), c).

travailleurs étrangers temporaires appartenant à certaines catégories d'emploi d'entrer au pays pour une période donnée, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer un « examen des besoins économiques » ou une étude d'impact sur le marché du travail, comme cet exercice s'appelle dans nos politiques internes. Le problème, pour le secteur du transport maritime, c'est que, depuis trois ans, l'Agence des services frontaliers du Canada accorde régulièrement des visas de travail temporaires aux membres des équipages des navires étrangers, qui peuvent ainsi venir travailler au Canada à bord de navires battant pavillon étranger ayant obtenu une autorisation de cabotage. Le Syndicat international des marins a engagé des poursuites contre le gouvernement fédéral, dans ces cas, puisque, pour accorder ces autorisations, l'ASFC avait contourné les règlements exigeant l'exécution d'une EIMT, et ces études auraient révélé l'existence d'un important excédent de marins canadiens qualifiés qui auraient dû se voir proposer en priorité ces emplois sur les navires travaillant à l'intérieur des frontières du Canada, selon la définition fournie dans la *Loi sur le cabotage*. Si le gouvernement dérègle davantage le chapitre sur la mobilité de la main-d'œuvre de l'ACS, nous craignons que des milliers d'emplois bien rémunérés occupés par des marins canadiens soient perdus au profit d'équipages étrangers, gagnant peu et non assujettis à des normes en matière de sécurité.

Des milliers de navires battant pavillon de complaisance, inscrits sur divers registres notamment le registre du Panama, lequel compte le plus grand nombre de pavillons de complaisance dans le monde, auraient accès aux marchés intérieurs du Canada si l'ACS permettait de déréglementer le secteur du commerce côtier du Canada. Tous les exploitants de navire battant pavillon de complaisance offrent à leurs membres d'équipage des salaires bien inférieurs aux salaires ordinaires de ce secteur au Canada, et les conditions de vie et de travail, à bord de ces navires, sont inhumaines. Il serait donc à la fois inacceptable et irresponsable d'ouvrir le marché des transports maritimes du Canada à ces exploitants qui pourront ainsi continuer à abuser de leurs travailleurs.

PTET : Programme des travailleurs étrangers temporaires

La Coalition croit que c'est en raison d'un malentendu à propos du secteur du transport maritime que l'ASFC et d'autres organismes du gouvernement du Canada ont décidé d'accorder des visas de travail à des travailleurs étrangers temporaires, faisant en sorte que l'équipage étranger peut demeurer à bord d'un navire étranger ayant obtenu une autorisation de cabotage. Ils croient à tort que les membres d'un équipage étranger doivent demeurer à bord d'un navire étranger lorsque celui-ci exerce ses activités au Canada. C'est faux, tout simplement. Même s'il est possible qu'aucun navire canadien ne puisse effectuer le travail nécessaire, ce qui empêcherait un navire étranger d'obtenir un permis de cabotage, cette affirmation ne s'applique pas aux membres de l'équipage travaillant à bord de ce navire.

Il est normal que les équipages soient remplacés, de façon temporaire, à bord des navires, et cela peut durer quelques jours seulement ou des semaines complètes. La CMCCL affirme être en mesure de trouver des membres d'équipage qui pourront sans brevet travailler à bord de la grande majorité des navires étrangers ayant obtenu une autorisation. À titre d'exemple, et bien que la CMCCL ait affirmé haut et fort son opposition à cette pratique, des entreprises canadiennes de transport maritime ont, à de rares occasions, remplacé leurs équipages canadiens par des équipages étrangers lorsqu'ils avaient à sortir des eaux canadiennes. Selon cette pratique, il faudrait faire remplacer les équipages étrangers par des marins canadiens sur les navires étrangers

qui font du commerce côtier dans les eaux canadiennes. À y regarder de plus près, cela devrait également s'appliquer dans le cas des entreprises étrangères établies au Canada, même pour une durée limitée, puisqu'elles seraient obligées d'embaucher des Canadiens et ne pourraient pas contourner les lois canadiennes pour embaucher des étrangers, dans le cas où des Canadiens seraient disponibles et qualifiés pour faire le travail. Il n'existe donc aucune raison de ne pas faire appliquer cette loi dans le secteur maritime également.

Le secteur du transport maritime du Canada connaît depuis trois ans une augmentation marquée du nombre de marins au chômage ou sous-employés, les taux de chômage n'ayant jamais été aussi élevés depuis 20 ans. La Coalition compte actuellement parmi ses membres des marins qualifiés et pleinement formés disponibles pour travailler. L'Agence des services frontaliers du Canada n'a pas tenu compte de cet aspect lorsqu'elle a octroyé des visas de travail à des marins étrangers, laissant constamment de côté les études d'impact sur le marché du travail afin d'accélérer et de faciliter l'entrée de navires étrangers dans le marché canadien et d'éviter des retards ayant une incidence économique. Pourtant, les EIMT révéleraient que la CMCCCL compte parmi ses membres des marins non brevetés, dont certains sont les mieux formés du monde, qui, à l'heure actuelle, n'ont pas d'emploi et voient les emplois leur passer sous le nez. Le gouvernement, plutôt que de leur offrir ces emplois, a octroyé des visas de travail temporaires à des travailleurs étrangers, qui reçoivent à titre de salaire une petite fraction des salaires ordinaires du secteur canadien, livrant nos voies navigables à des équipages habituellement peu au fait de la navigation dans des voies navigables intérieures et qui n'ont pas autant que nous intérêt à protéger les voies navigables côtières.

Au bout du compte, s'ils emploient des membres d'équipages étrangers, les exploitants étrangers visent à pouvoir les payer bien moins que la norme canadienne et à ne pas avoir à se soumettre au *Code canadien du travail*, lequel assure un travail en toute sécurité à bord des navires. C'est bien simple : en ce qui concerne le PTET, nous ne disons pas qu'il faudrait modifier les lois ou en adopter de nouvelles, mais qu'il faut appliquer les lois déjà en vigueur. Les pétroliers et les autres navires qui sont appelés à travailler au large des côtes canadiennes déclarent souvent qu'ils exécutent « des tâches spécialisées », pour lesquelles ils ont obtenu une autorisation de cabotage, mais ces tâches peuvent être effectuées par des marins canadiens, qualifiés et formés à cette fin, et les exploitants étrangers qui affirment le contraire ne disent tout simplement pas la vérité.

En réglant ce problème, on ne ferait pas que renforcer la sécurité de notre environnement et des collectivités côtières du Canada, puisque ce serait des marins canadiens expérimentés, connaissant les voies navigables et les procédures de navigation, qui y circuleraient. Cela permettrait également de multiplier le nombre des emplois offerts dans le secteur à des marins canadiens. De plus, on éviterait certaines des pertes qui résulteraient d'un accès plus grand aux marchés, comme celui que prévoient les accords commerciaux déjà mentionnés dans le présent rapport.

Examen de la *Loi sur les transports au Canada* : le rapport Emerson

L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* s'est terminé en décembre 2015, lorsque le président de cette étude, l'honorable David Emerson, a remis son rapport au ministère des Transports. Le gouvernement n'a toujours pas terminé l'étude de ce

rapport, mais la CMCCCL se préoccupe de certaines des recommandations formulées dans ce rapport, visant à éliminer progressivement, au cours des sept prochaines années, certaines restrictions touchant le cabotage au Canada. Dans le chapitre 10 du rapport, intitulé « Transport maritime », on rend compte de l'activité du secteur du transport maritime au Canada au cours des 30 dernières années et on indique quelle voie suit actuellement le secteur. Dans la section consacrée au transport maritime à courte distance, le rapport aborde plusieurs sujets d'intérêt pour notre coalition. On y affirme premièrement, avec raison, que les marins forment un groupe de travailleurs vieillissant et qu'il faut en faire davantage pour recruter des jeunes dans le secteur; on y affirme ensuite que le transport maritime est déjà la meilleure façon de transporter des marchandises en vrac et de grands volumes de marchandises diverses. Le rapport, même s'il indique que de nombreux intervenants du secteur du transport maritime demeurent en faveur des restrictions relatives au cabotage inscrites dans la *Loi sur le cabotage*, recommande, sans explications ni données à l'appui, de supprimer les restrictions législatives visant le cabotage, reconnaissant que les équipages étrangers n'ont pas une bonne connaissance de la navigation au Canada et que des exigences strictes touchant leur entrée sont du point de vue économique un obstacle, et encourage la création d'un « second registre » canadien qui permettrait de concurrencer les navires battant pavillon de complaisance.

Dans sa conclusion, l'auteur du rapport recommande de créer un second registre international des navires canadiens de façon à permettre aux navires de se déplacer plus librement à l'intérieur et à l'extérieur des zones de commerce intérieur en ouvrant de nouvelles possibilités commerciales pour les armateurs et « en assurant un accès privilégié au processus d'immigration canadien pour les ressortissants étrangers, [ce qui] élargirait le bassin de gens de mer canadiens³. » L'auteur du rapport recommande également de supprimer la politique interdisant l'accès aux opérations nationales canadiennes par des bâtiments immatriculés à l'étranger ou de propriété étrangère pendant une période de transition qui durerait au plus sept ans. Malgré le fait que le rapport d'examen ne contient que très peu de données probantes en faveur des recommandations qui y sont présentées, ce rapport amène les lecteurs à croire que la seule façon d'aller de l'avant consiste à assouplir la *Loi sur le cabotage* et à supprimer purement et simplement toute restriction visant les transports maritimes de manière à faciliter les opérations internationales. C'est tout simplement inexact, et la CMCCCL n'est pas le seul intervenant du secteur à croire que, comme il est clairement énoncé dans le rapport, « plusieurs mémoires et consultations ont préconisé le statu quo, notamment en ce qui concerne le transport maritime à courte distance et le pilotage⁴ ». En fait, le Rapport Emerson formule de nombreuses recommandations qui nuiraient de manière générale au secteur du transport maritime canadien.

La recommandation visant à créer un second registre des navires canadiens, qui permettrait à ces navires de circuler plus librement à l'intérieur et à l'extérieur des zones nationales et internationales, n'est pas logique. La grande majorité des navires battant pavillon canadien ont été construits précisément pour la navigation sur les Grands Lacs et sur les voies navigables côtières du Canada, ce qui fait qu'ils ne conviennent pas au

³ http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/CTAR_Tome1_FR.pdf. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, Rapport Emerson, p. 228, « Le transport maritime à courte distance ».

⁴ http://www.tc.gc.ca/eng/ctareview2014/CTAR_Vol1_EN.pdf. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, Rapport Emerson, p. 224, « Tracer la voie à suivre : mesures à prendre pour atteindre le but ».

transport de marchandises sur l'océan. La création d'un second registre ne vise qu'à faciliter la diminution des salaires et la dégradation des conditions de travail en créant l'illusion d'une « compétitivité » sur les marchés internationaux. Le rapport laisse entendre que des registres internationaux aident à compenser les coûts d'exploitation et d'armement en équipage des flottes nationales et que les règles de l'Organisation maritime internationale assurent la conformité en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. C'est faux, puisque les règles de l'OMI ne constituent qu'un simple filet de sécurité donnant l'illusion que les signataires de la convention respectent certaines normes internationales. Il ne s'agit pas ici des normes élevées auxquelles sont soumis les navires battant pavillon canadien ni du taux de rémunération standard offert ici aux membres d'équipage (voir les appendices B, C, D et E pour des exemples des taux de rémunération offerts sur les navires battant pavillon de l'Union européenne exploités au Canada). La Fédération internationale des ouvriers du transport emploie des inspecteurs, partout dans le monde, qui constatent régulièrement que des navires battant pavillon étranger contreviennent aux normes de l'Organisation maritime internationale et à celles de l'Organisation internationale du travail, lesquelles sont, en passant, bien inférieures aux normes du travail prévues par le *Code canadien du travail*.

En termes simples, la recommandation voulant que l'on contourne les normes du travail et les normes sociales en créant un second registre des navires canadiens, pour permettre à ces derniers de ne respecter que les normes minimales de l'OMI, reviendrait à mettre notre secteur sur le même plan que ceux du Panama, du Libéria et de Chypre. Dans ces États offrant un pavillon de complaisance, les marins reçoivent aussi peu que deux dollars l'heure et travaillent dans des conditions inacceptables.

Le rapport indique également, même si cela est faux, que l'ouverture des eaux internationales n'entraîne aucune conséquence négative, disant que, « [...] en éliminant les frais et en ouvrant les voies navigables à la concurrence internationale. Des pays concurrents, tels que les pays de l'Union européenne, ont déjà ouvert les marchés du transport maritime à courte distance, et cela n'a occasionné aucun inconvénient manifeste⁵. » Nous savons déjà que cela n'est pas vrai : la Fédération internationale des ouvriers du transport, en effet, a fort à faire pour aider des centaines de membres d'équipage laissés à eux-mêmes sur des navires naviguant en mer du Nord, sur des navires étrangers ou sur des navires battant pavillon d'un pays de l'Union européenne, qui n'ont pas été payés et doivent se débrouiller par eux-mêmes^{6,7}.

En outre, la recommandation visant à éliminer progressivement les restrictions sur le cabotage au Canada sur les sept prochaines années constitue, en fait, une invitation à supprimer jusqu'à 250 000 emplois canadiens liés directement ou indirectement au commerce côtier ou à leur nuire. Dans le rapport, on soutient qu'il n'y a au Canada qu'un nombre limité de marins disponibles pour travailler; pourtant, les marins membres de notre Coalition font face depuis trois ans à des niveaux sans précédent de chômage et de sous-emploi. Dans les mémoires qu'ils ont présentés à l'occasion de l'examen de la *Loi sur le cabotage au Canada*, les Armateurs du Saint-Laurent et l'Association des

⁵ http://www.tc.gc.ca/fra/examenitc2014/CTAR_Tome1_FR.pdf. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, Rapport Emerson, p. 217, « Transport maritime à courte distance ».

⁶ <https://www.theguardian.com/world/2017/jan/22/indian-sailors-stranded-norfolk-seven-months>.

⁷ <http://www.itfglobal.org/en/news-events/news/2016/september/if-winning-back-pay-for-abandoned-crew/>.

armateurs canadiens demandent que soient conservées les restrictions sur le cabotage prévues dans la *Loi* :

La *Loi sur le cabotage du Canada* est essentielle pour assurer la durabilité et la croissance de l'industrie canadienne de transport maritime à courte distance grâce à ses liens avec les chaînes d'approvisionnement continentales et internationales de marchandises en vrac. Plus précisément, l'Association des armateurs canadiens (AAC) demande de maintenir la *Loi sur le cabotage* et le régime de cabotage. Les changements proposés à la *Loi sur le cabotage* dans le cadre de l'Accord économique et commercial global pourraient considérablement miner l'aptitude de la flotte nationale de contribuer à l'augmentation du commerce et de répondre aux besoins nationaux existants. Le transport maritime à courte distance au Canada est un mode de transport fiable, sécuritaire et écologique qui est un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine⁸.

Il est difficile d'établir de quel côté vient le soutien à l'assouplissement de l'accès aux marchés maritimes du Canada, puisque la majorité des intervenants canadiens cités dans l'examen s'oppose on ne peut plus vivement aux recommandations formulées dans le Rapport Emerson. Des membres de notre Coalition ont récemment appris que cette information proviendrait des mémoires présentés par la Fédération maritime du Canada, laquelle représente des compagnies de transport maritime canadiennes œuvrant dans les marchés internationaux, mais ne possédant que très peu de navires battant pavillon canadien. Il est important de comprendre que cette fédération a des intérêts à défendre l'expansion des marchés internationaux et l'ouverture du marché canadien aux concurrents étrangers, mais que cette opinion n'est pas celle de tous les travailleurs du Canada ni celle des intervenants du secteur du transport maritime intérieur canadien; nous sommes d'une tout autre opinion sur ce sujet. Nous avons été troublés d'apprendre que la Fédération maritime s'était vu demander d'offrir à des fonctionnaires des séances de formation sur le secteur du transport maritime et ses activités au Canada et que les séances sont ainsi présentées : « [...] dans le sillage de deux séances fructueuses données par la Fédération à Transports Canada à l'hiver 2015 et à l'Agence des services frontaliers du Canada au printemps dernier⁹ ». Nous nous inquiétons de la possibilité que le fait, pour la Fédération, de fournir de l'information pendant ces séances lui ait donné un accès préférentiel aux membres du gouvernement et que l'information subjective ainsi fournie ait amené les fonctionnaires à adopter des politiques mal avisées ne reflétant pas de manière appropriée la diversité des opinions du secteur du transport maritime canadien en tant que collectivité. Puisque la Fédération maritime du Canada est le « porte-parole du transport maritime international depuis 1903¹⁰ », la Coalition représente par conséquent l'opinion divergente du secteur du transport maritime intérieur et prétend que toutes les opinions devraient être entendues.

Les recommandations formulées dans le Rapport Emerson, visant l'élimination des restrictions en matière de cabotage au cours des sept prochaines années, sont malavisées, et ne s'appuient sur aucune preuve substantielle selon laquelle c'est la meilleure avenue à prendre pour le secteur maritime canadien. Le Règlement qui

⁸ Association des armateurs canadiens, mémoire présenté dans le cadre de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, 31 décembre 2015.

⁹ <http://www.shipfed.ca/data/2016AugustIssuesUpdates.pdf>.

¹⁰ <http://www.shipfed.ca/home>.

accompagne la *Loi sur le cabotage* permet d'assurer la disponibilité d'une solide marine marchande pour le transport des marchandises entre les ports du Canada. L'élimination des lois sur le cabotage reviendrait dans les faits à éviscérer le secteur et à placer les armateurs canadiens en situation de désavantage, voire à les obliger ultimement à se retirer des affaires. Mais, ce qui serait encore plus préjudiciable pour l'ensemble de l'économie du Canada, ce serait que, sans une marine marchande canadienne, notre pays dépendrait entièrement des exploitants étrangers, qui, après la disparition de la flotte canadienne, seraient chargés de transporter les marchandises canadiennes vers les marchés; les faibles coûts qu'ils demandent aujourd'hui pour cette activité pourraient augmenter en même temps que la demande, et nous serions donc soumis aux fluctuations du marché, sans autre alternative que de laisser les exploitants étrangers déterminer les coûts et, à leur convenance, organiser les opérations de transport maritime. Ce n'est tout simplement pas une solution de remplacement acceptable de la *Loi sur le cabotage*, car elle ne nous permet pas de mener des activités en temps opportun et en toute sécurité grâce au contrôle de notre propre réglementation.

Conclusion

La CMCCCL soutient fermement toute initiative visant à renforcer le secteur maritime canadien, et elle a toujours appuyé sans réserve les armateurs canadiens, exploitant des navires battant pavillon canadien dont les équipages sont formés de Canadiens, qui ont tant investi dans le maintien et le renforcement de la flotte de navires canadiens et de l'infrastructure du transport maritime. Nous croyons que le gouvernement du Canada devrait chercher à aider les entreprises du secteur maritime grâce à des mesures incitatives qui leur permettraient de rester compétitives dans un secteur mondial en constante évolution, que ce soit par des mesures fiscales offertes aux entreprises de transport maritime ou des mesures d'aide aux marins eux-mêmes. La meilleure façon de manifester son soutien aux gens de mer du secteur serait de mettre un terme à l'embauche de marins étrangers qui, à bord de navires étrangers, font du cabotage au Canada. Cela inciterait les exploitants étrangers à augmenter les salaires et à améliorer les conditions de travail s'ils désirent conserver leurs équipages étrangers; cela assurerait également le respect des normes d'emploi internationales pour les équipages de ces navires en éliminant les raisons mêmes pour lesquelles ces entreprises de transport veulent conserver les équipages étrangers, c'est-à-dire une main-d'œuvre bon marché non réglementée. L'industrie du transport maritime dépend énormément du commerce, mais nous voulons des accords commerciaux qui profitent aussi aux travailleurs canadiens plutôt que des accords de libre-échange qui cherchent à nuire aux travailleurs et à l'environnement. Les gens qui appuient les accords commerciaux comme l'AECG en soutenant que l'Union européenne et le Canada pourront bénéficier de l'accès à des marchés ouverts, puisqu'ils utilisent des normes similaires en matière de travail et de société, doivent comprendre que cela ne reflète pas la situation du secteur maritime, comme l'illustrent concrètement les appendices du présent rapport.

La Coalition soutient également que, selon la *Loi sur le cabotage*, les navires étrangers peuvent déjà demander une autorisation de cabotage dans le cas où aucun navire canadien n'est disponible pour faire le travail demandé. Nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi le gouvernement tient autant à ouvrir le cabotage aux exploitants étrangers, alors que le système déjà en place permet, lorsqu'il y a un besoin et une raison valable, de faire venir un navire étranger pour fournir des services de cabotage. La CMCCCL a beau trouver des défauts à ce système, en raison du mauvais usage fait du PTET, elle estime que ce système est néanmoins efficace lorsqu'il s'agit de fournir

les services d'un navire étranger lorsqu'aucun navire battant pavillon canadien n'est disponible pour faire le travail qui lui est réservé, aux termes de la *Loi sur le cabotage*. Pourquoi déréglementer davantage ce système, puisque aucune donnée probante n'a été fournie selon laquelle l'assouplissement de la *Loi sur le cabotage* profiterait réellement aux Canadiens et que nous savons que, à coup sûr, elle nuira aux emplois canadiens dans le secteur. Il n'existe tout simplement aucune raison justifiant que l'on abandonne les lois actuelles sur le cabotage.

En outre, si la pratique actuelle consistant à éviter les consultations et à discuter avec différents groupes d'intérêt est maintenue, nos syndicats et les membres des sociétés civiles se retrouvent souvent obligés d'étudier les initiatives en matière de commerce et les politiques du gouvernement seulement après qu'elles ont été énoncées dans des lois et que les négociations approchent de la fin. Quand il a été question du projet de loi C-30 et de l'AECG, le comité du gouvernement libéral a organisé des séances inaccessibles et sur invitation seulement; c'est un exemple des consultations inefficaces que l'on connaissait sous le gouvernement précédent. Nous implorons le gouvernement actuel de faire mieux, dorénavant. Certes, il est généralement difficile de concilier l'ensemble des parties et des groupes concernés, mais il reste important d'entendre ce qu'ont à dire les membres du secteur qui sont d'un avis contraire; nous sommes persuadés que, de manière générale, le secteur du transport maritime est sous-représenté dans bon nombre de décisions gouvernementales.

Le secteur du transport maritime du Canada représente plus de 250 000 emplois directs et indirects, contribue pour des milliards de dollars à l'économie du Canada et s'occupe de près de 90 % des marchandises qui traversent les frontières du Canada, dans un sens ou l'autre ou qui circulent sur ce territoire. Nous croyons que le fait de pouvoir participer aux négociations et aux processus de consultation permettrait l'établissement d'une relation plus solide et constructive entre les syndicats, la société civile et le gouvernement. Nous avons toujours préféré travailler de concert avec nos partenaires du gouvernement plutôt que contre eux, et c'est pourquoi nous espérons que les propositions que nous présentons ici seront prises en considération, en marge des ambitions commerciales que poursuit le gouvernement libéral actuel et de toute autre politique gouvernementale s'appliquant au secteur du transport maritime du Canada, à l'avenir. Nous maintenons notre engagement à travailler avec les représentants du gouvernement et les responsables du commerce et à toujours leur soumettre nos recommandations.

APPENDICE A

Statistiques et exemples touchant les pavillons de complaisance

Un navire immatriculé dans un pays autre que le pays de son propriétaire navigue sous pavillon de complaisance. Pour les membres de l'équipage, cela signifie souvent un très faible salaire, de mauvaises conditions de travail, un approvisionnement inadéquat en nourriture et en eau potable, de longues périodes de travail sans repos suffisant, ce qui mène à la fatigue et au stress. En choisissant la libre immatriculation, les armateurs profitent d'une réglementation minimale, de droits d'enregistrement peu élevés, d'une charge fiscale insignifiante ou inexistante ainsi que de la possibilité d'employer à leur gré une main-d'œuvre à bon marché, trouvée un peu partout dans le monde.

Les registres des pavillons de complaisance font en sorte qu'il est plus difficile pour les syndicats, les intervenants du secteur et le public d'obliger les armateurs à rendre des comptes. Dans bien des cas, les registres ne sont même pas tenus dans le pays du pavillon.

La Fédération internationale des ouvriers du transport a dressé la liste suivante des pays des pavillons de complaisance :

Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes (R.-U.), Bolivie, Cambodge, Îles Caïmans, Comores, Chypre, Guinée équatoriale, Îles Féroé (FAS), France (registre FIS), Allemagne (registre GIS), Géorgie, Gibraltar (R.-U.), Honduras, Jamaïque, Liban, Liberia, Malte, Madère, Îles Marshall (É.-U.) Maurice, Moldavie, Mongolie, Myanmar, Antilles néerlandaises, Corée du Nord, Panama, Sao Tomé-et-Principe, St-Vincent, Sri Lanka, Tonga et Vanuatu.

Le malentendu véhiculé dans l'AECG laisse entendre, à tort, que, puisque de nombreux pays de l'Union européenne s'appuient sur des normes de travail et des normes sociales souvent semblables à celles du Canada, il ne faudrait pas s'inquiéter s'ils viennent exercer leurs activités au Canada, conformément au chapitre proposé touchant le commerce maritime. Mais il est important de reconnaître que, bien que ces sociétés de transport maritime puissent avoir leur siège social dans un État européen, un nombre important des navires qui leur appartiennent sont détenus à titre bénéficiaire et immatriculés dans un autre pays, à savoir un autre pays européen, l'Allemagne, par exemple, qui tient un second registre, un registre international, lui permettant de faire du commerce international en se soustrayant aux règlements nationaux s'appliquant aux équipages et aux normes du travail.

Dans l'AECG, par exemple, si les modifications proposées par le projet de loi C-30 de la *Loi sur le cabotage*, la Réserve II-C-14, portant sur la fourniture de services de cabotage, ne s'appliquera pas dans le cas suivant :

- (ii) transport en amont et en aval de fret conteneurisé international du port d'Halifax au port de Montréal et du port de Montréal au port d'Halifax, en tant que voyage unique concurrent d'un tronçon international, au moyen de navires inscrits aux premiers registres (nationaux) ou aux seconds registres (internationaux) visés aux paragraphes 1, 2 et 4 de l'annexe de la communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime;

Si l'on accepte des navires inscrits sur le premier **et** le second registre des États membres de l'Union européenne, on permet aux sociétés de transport maritime utilisant

APPENDICE A

Statistiques et exemples touchant les pavillons de complaisance

les pavillons de complaisance d'exécuter leurs activités au Canada. Que l'on parle du second registre de l'Allemagne ou du premier registre de Malte, de Chypre ou de la Grèce, on parle quand même de navires battant pavillon de complaisance au regard des normes internationales.

ÉTUDE DE CAS : L'ALLEMAGNE

Sur le second registre des navires de l'Allemagne figurent 368 navires. Ces bâtiments sont de propriété allemande, mais sont immatriculés dans un autre pays de l'Union européenne (données à jour récupérées en janvier 2017 sur le site Web du ministère des Transports de l'Allemagne) : Gibraltar 76, Île de Man 20, Luxembourg 30, Malte 163, Pays-Bas 12, Portugal 260, Royaume-Uni 23, Chypre 96, Lettonie 4^{1,2}.

Au total, 1 052 navires de propriété « allemande » auraient la permission d'entrer dans les eaux du Canada, si les changements proposés de la *Loi sur le cabotage* dans le projet de loi C-30 étaient adoptés (navires des premier et second registres des pays de l'Union européenne, détenus à titre bénéficiaire par un pays membre de l'UE).

L'équipage des vaisseaux venant d'Allemagne n'est pas rémunéré selon le taux de rémunération national de ce pays, et il n'est pas non plus protégé par les normes du travail inscrites dans les lois allemandes sur l'emploi. Cette information convaincante se trouve sur le site Web du ministère des Transports et de l'Infrastructure numérique de l'Allemagne³ :

Conséquences juridiques de l'inscription sur un registre maritime international

« Lorsqu'un navire est inscrit sur le registre maritime international, l'employeur peut rémunérer les gens de mer étrangers faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon allemand au taux du pays dans lequel le contrat a été conclu. Par exemple, un marin philippin travaillant à bord d'un navire inscrit sur le registre maritime international est rémunéré non pas au taux de l'Allemagne, mais au taux des Philippines, considérablement inférieur. » [TRADUCTION]

La seule exigence en matière de nationalité qui s'applique aux navires inscrits sur le registre maritime international (le second registre) concerne les navires d'une jauge brute de moins de 8 000 tonnes, sur lesquels le capitaine doit être citoyen de l'UE ou de l'EEE, alors que dans le cas des navires d'une jauge brute de plus de 8 000 tonnes, le capitaine de même qu'au moins l'officier de pont ou l'officier de la salle des machines doivent être citoyens de l'Union⁴ :

¹ http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Statistik_Fort.pdf.

² http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Statistik_BBC.pdf.

³ <http://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/registration/gis>.

⁴ http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_schbesv/englisch_schbesv.html.

APPENDICE A

Statistiques et exemples touchant les pavillons de complaisance

Dispositions touchant la nationalité de l'effectif de sécurité Pavillon allemand ⁵		

= Citoyen d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen (EEE = Norvège, Islande, Liechtenstein)

On peut donc en conclure que la plus grande partie de l'équipage de ces navires sera composé d'étrangers, qui ne seront pas nécessairement citoyens d'un État de l'Union européenne, qui auront été embauchés par le truchement d'agences de placement et qu'ils ne recevront que le salaire normal pour ce secteur du pays dont ils proviennent plutôt que le taux national en Allemagne. La notion selon laquelle ces navires embaucheront des citoyens de leur pays, protégés par les mêmes normes de travail et normes sociales qu'au Canada, c'est-à-dire les normes du travail ou le *Code canadien du travail*, est un mensonge, tout simplement. Le gouvernement permettrait l'exploitation d'une main-d'œuvre à bon marché, ne bénéficiant d'aucune mesure de sécurité, sur son territoire; c'est une pratique indigne du secteur du transport maritime qui n'a pas sa raison d'être au Canada.

Même si, d'une part, l'AECG n'ouvrirait les voies navigables du Canada qu'aux seuls vaisseaux étrangers détenus à titre bénéficiaire par un État membre de l'Union européenne ou lié à un de ces États, l'ACS, s'il était maintenu dans sa forme actuelle, permettrait à des pays offrant un pavillon de complaisance comme le Panama ou Maurice de se prévaloir eux aussi d'une autorisation de cabotage au Canada. Selon des données réunies par les Nations Unies, en 2016, 6 591 navires étaient enregistrés au Panama, ce qui représente environ 14 % de la flotte mondiale (selon le nombre de navires)⁶. S'ils obtenaient un permis de cabotage et étaient autorisés à effectuer du transport maritime à l'intérieur du Canada, les sociétés de transport maritime canadiennes ne pourraient plus être compétitives.

⁵ <http://www.deutsche-flagge.de/en/crew/ships-manning/nationalities>.

⁶ <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/dimView.aspx>.

APPENDICE B

EXEMPLE DU TAUX DE RÉMUNÉRATION MINIMAL PRESCRIT PAR L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL POUR LES NAVIRES VISÉS PAR UN ACCORD AVEC LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

ITF ILO Minimum Scale Using Joint ITF/ISF Interpretation of the ILO Recommended Minimum Wage for an AB - extrapolated on basis of ITF Standard Agreement Differentials Rates applicable from 1st January 2016								
Rank	Basic pay US\$	Daily wage US\$	Leave pay** US\$	Leave pay for public hols*** US\$	Total US\$	Hourly O/T Rate US\$	hrs OT 104*	Total US\$ inc.
Master	2069	69.0	172.38	99.45	2340	12.43	1293	3,633
Chief Eng.	1880	62.7	156.67	90.39	2127	11.30	1175	3,302
Chief Off.	1335	44.5	111.29	64.20	1511	8.03	835	2,346
1st Eng.	1335	44.5	111.29	64.20	1511	8.03	835	2,346
2nd Eng.	1070	35.7	89.13	51.42	1210	6.43	668	1,879
2nd Off.	1070	35.7	89.13	51.42	1210	6.43	668	1,879
3rd Eng.	1031	34.4	85.91	49.56	1166	6.20	644	1,811
3rd Off.	1031	34.4	85.91	49.56	1166	6.20	644	1,811
RO	1070	35.7	89.13	51.42	1210	6.43	668	1,879
Elec Eng.	1070	35.7	89.13	51.42	1210	6.43	668	1,879
Ch. St/Cook	1070	35.7	89.13	51.42	1210	6.43	668	1,879
Bosun	686	22.9	57.15	32.97	776	4.12	429	1,205
Pumpman#	686	22.9	57.15	32.97	776	4.12	429	1,205
AB	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
AB	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
AB	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
ERR	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
ERR	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
ERR	614	20.5	51.17	29.52	695	3.69	384	1,078
ERR(Jnr)	457	15.2	38.07	21.96	517	2.75	286	802
OS	457	15.2	38.07	21.96	517	2.75	286	802
Stew	523	17.4	43.59	25.15	592	3.14	327	919
Stew	523	17.4	43.59	25.15	592	3.14	327	919
Total US\$					22,810			36,963
<p>* Overtime is calculated at 1.25 the normal hourly rate based on a 48 hour working week and a maximum working week of 72 hours (ref. MLC A2.2.1 and E2.2.2) (max 104 hrs O/T)</p> <p>** Leave is 2.2 days per month at a rate of 100 % of monthly basic wage (v/LC A2.4)</p> <p>*** Work performed on public holidays should be compensated at the overtime rate, although it should generally not be counted within the maximum hours of overtime</p> <p># Manning is for Executive purposes only i.e. 25 (11 ratings) i.e. 110 Manning Scale No. 5 for vessels under 20,000 GT. The pumpman only applies to tankers.</p>								

APPENDICE C

CONTRAT DE TRAVAIL DU NAVIRE C/S WAVE VENTURE (MATELOT BREVETÉ)

Voici le contrat d'emploi qu'a obtenu un inspecteur de la Fédération internationale des ouvriers du transport de la côte Ouest du Canada concernant le navire C/S Wave Venture, battant pavillon britannique, navire poseur de câble utilisé sur la côte Ouest, au large d'Ogden Point, à Victoria (Colombie-Britannique). Ce document concerne un poste de matelot breveté dont le titulaire a été embauché par un organisme tiers de Manille, aux Philippines. Le salaire de base est de 3,24 \$ l'heure.

CONTRACT OF EMPLOYMENT

KNOWN ALL MEN BY THESE PRESENTS:
 This Contract, entered into voluntarily by and between:
 Name of Seafarer: _____
 Date of Birth: _____ Place of Birth: _____
 Address: _____
 SIRB No.: _____ SRC No.: _____
 License No.: _____
 hereinafter referred to as the Employee, and
 Name of Agent: **C.F. SHARP CREW MANAGEMENT, INC.**
 Address of Agent: **CASA ROCHA 290-292 GENERAL LUNA ST. INTRAMUROS, MANILA.**
FOR AND ON BEHALF OF GLOBAL MARINE SYSTEMS LTD. (DOC HOLDER)
171 TRAS STREET, #04171A UNION BUILDING, SINGAPORE (079025)
 (Principal Country)

For the Vessel: **C/S WAVE VENTURE**
 IMO No.: **8027810** Gross Registered Tonnage (GRT): **10076** Flag: **BRITISH**
 Official No.: **902722** Year Built: **1982** Vessel Type: **CABLE LAYER**
 CBA Affiliation: **AMOSUP/NAUTILUS CBA** Classification Society: **ABS**
 hereinafter referred to as the Employer.

WITNESSETH

1. That the employee shall be employed onboard under the following terms and conditions

Position	ABLE SEAMAN	Contract Length	9.00 -- 1 month(s)
Basic Wage (191 hours per month)	\$ 619.00		
Leave Pay (11 - days rating/12 - days officer)	\$ 227.00		
FOT GOT (85 hours per month)	\$ 344.00		
Extra OT (89 hours per month) - Officer	\$ 0.00	Variable OT Rate USD	\$ 4.05 per hour
Market Allowance (Officer)	\$ 0.00	USD Deductions every month	\$ 700.00
SMB(Rating)	\$ 67.00	as Monthly Allowment	
Retirement Allowance/Pension Fund	\$ 62.00		
Seniority	\$ 120.00	USD Deductions: First Payroll	
Total Monthly Pay	\$ 1,439.00	Cash Advance	\$ 0.00
		1st Month Allowment	\$ 583.33

Point of Hire: **MANILA**

2. The shipowner shall provide decent working and living conditions on board the ship. Likewise, the health and social security protection benefits shall also be provided to the seafarer.

3. Any alterations or changes, in any part of this Contract shall be evaluated, verified, processed, and approved by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). Upon approval, the same shall be deemed an integral part of the Standard Terms and Conditions Governing the Employment of Filipino Seafarers On Board Ocean-Going Vessels.

4. Violations of the terms and conditions of this Contract with its approved addendum shall be ground for disciplinary action against the erring party.

IN WITNESS WHEREOF, the parties have hereto set their hands this **24 of May 2016** at **Manila, Philippines.**

 Seafarer

JOB V. OLIVA
 For the Employer

Verified and approved by the POEA:
MAY 24 2016

APPENDICE D

CONTRAT DE TRAVAIL DU NAVIRE C/S WAVE VENTURE (SIMPLE MATELOT)

Voici le contrat d'emploi qu'a obtenu un inspecteur de la Fédération internationale des ouvriers du transport de la côte Ouest du Canada concernant le navire C/S Wave Venture, battant pavillon britannique, navire poseur de câble utilisé sur la côte Ouest, au large d'Ogden Point, à Victoria (Colombie-Britannique). Ce document concerne un poste de simple matelot dont le titulaire a été embauché par un organisme tiers de Manille, aux Philippines. Le salaire de base est de 2,52 \$ l'heure.

CONTRACT OF EMPLOYMENT			
KNOWN ALL MEN BY THESE PRESENTS			
This Contract, entered into voluntarily, by and between			
Name of Seafarer	_____	Place of Birth	_____
Date of Birth	_____		
Address	_____		
SIRB No.	_____	SRC No.	_____
License No.	_____		
hereinafter referred to as the Employee, and			
Name of Agent	C.F. SHARP CREW MANAGEMENT, INC.		
Address of Agent	CASA ROCHA 290-292 GENERAL LUNA ST. INTRAMUROS, MANILA.		
For GLOBAL MARINE PTE. LTD. FOR AND ON BEHALF OF GLOBAL MARINE SYSTEMS LTD. (DOC HOLDER)			
171 TRAS STREET, #04171A UNION BUILDING, SINGAPORE (079025)			
(Principal Country)			
For the Vessel: C/S WAVE VENTURE			
IMO No.:	8027810	Gross Registered Tonnage (GRT):	10076 Flag: BRITISH
Official No.:	902722	Year Built:	1982 Vessel Type: CABLE LAYER
CBA Affiliation:	AMOSUP/NAUTILUS CBA	Classification Society:	ABS
hereinafter referred to as the Employer.			
WITNESSETH			
1. That the employee shall be employed onboard under the following terms and conditions:			
Position	ORDINARY SEAMAN		
Basic Wage (191 hours per month)	\$ 482.00	Contract Length	9.00 -- 1 month(s)
Leave Pay (11 - days rating 12 - days officer)	\$ 177.00		
FOT/GOT (85 hours per month)	\$ 268.00		
Extra OT (89 hours per month) - Officer	\$ 0.00	Variable OT Rate USD	\$ 3.15 per hour
Market Allowance (Officer)	\$ 0.00	USD Deductions per month	\$ 390.00
SMB Rating	\$ 40.00	as Monthly Allowment	
Retirement Allowance Pension Fund	\$ 48.00		
Seniority	\$ 6.00	USD Deductions - First Payment	\$ 0.00
Total Monthly Pay	\$ 1,021.00	Cash Advance	\$ 0.00
Point of Hire:	MANILA		
2. The herein terms and conditions in accordance with Governing Board Resolution No. 9 and Memorandum Circular No. 10, both Series of 2010, shall be strictly and faithfully observed.			
3. The shipowner shall provide decent working and living conditions onboard the ship. Likewise, the health and social security protection benefits shall also be provided to the seafarer.			
4. Any alterations or changes, in any part of this Contract shall be evaluated, verified, processed, and approved by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). Upon approval, the same shall be deemed an integral part of the Standard Terms and Conditions Governing the Employment of Filipino Seafarers On Board Ocean-Going.			
5. Violations of the terms and conditions of this Contract with its approved addendum shall be ground for disciplinary action against the erring party.			
IN WITNESS WHEREOF, the parties have hereto set their hands this <u>26</u> of <u>February</u> <u>2016</u> at <u>Manila, Philippines</u> .			
_____	_____	JOHN OLIVA	_____
Seafarer		For the Employer	
Verified and approved by the POEA:			

APPENDICE E

CONTRAT DE TRAVAIL DU NAVIRE AMALTHEA (SIMPLE MATELOT)

Voici le contrat d'emploi qu'a obtenu un inspecteur de la Fédération internationale des ouvriers du transport concernant le navire *Amalthea*, battant pavillon grec, navire pétrolier ayant obtenu une autorisation de cabotage. Ce document concerne un poste de simple matelot dont le titulaire a été embauché par un organisme tiers de Manille, aux Philippines. Le salaire de base est de 2,34 \$ l'heure.

Republic of the Philippines
Department of Labor and Employment
PHILIPPINE OVERSEAS EMPLOYMENT ADMINISTRATION
CONTRACT OF EMPLOYMENT

*OS
Signed on
06/06/2015
Big Stone Arch*

KNOW ALL MEN BY THESE PRESENTS:
This contract, entered into voluntarily by and between:

Name of Seafarer: _____
Date of Birth: _____
Address: _____
SIRB No.: _____
Hereinafter referred to as the Employee

And


Name of Agent: _____
Name of Principal/Shipowner: **MINERVA MARINE AGENCY, INC.**
Address of Principal/Shipowner: **MINERVA MARINE INC.**
141-143 VOULIAGMENIS AVE., VOULA, ATHENS, GREECE
For the following vessel:
Name of Vessel: **M/T AMALTHEA**
IMO Number: **9298650** Gross Registered Tonnage (GRT): **60,007** Year Built: **2006**
Flag: **GREEK** Type of Vessel: **TANKER** Classification Society: **LRS**
Hereinafter referred to as the Employer.

WITNESSETH

- That the employee shall be employed on board the following terms and conditions:
 - Duration of Contract: **9 MONTHS**
 - Position: **ORDINARY SEAMAN**
 - Basic Monthly Salary: **\$450.00 + \$45.00 BOARD ALLOWANCE + \$150.00 PER DIEM ALLOWANCE + \$100.00 OVERTIME BONUS**
 - Hours of Work: **48 Hours Per Week**
 - Overtime: **\$ 135.00 FIXED OVERTIME 90 Hours Per Month**
 - Vacation Leave with Pay: **\$ 70.00/month (4.6 days)**
 - Point of Hire: **MANILA, PHILIPPINES**
 - Collective Bargaining Agreement, if any: **N/A**
- The herein terms and condition in accordance with GRR No. 9 and Memorandum Circular No. 10, both Series of 2010, shall be strictly and faithfully observed.
- Any alterations or changes, in any part of this Contract shall be evaluated, verified, processed and approved by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). Upon approval, the same shall be deemed an integral part of the Standard Terms and Conditions Governing the Employment of Filipino Seafarers On Board Ocean-Going Vessels.
- Violations of its terms and conditions of this contract with its approved addenda shall lay ground for disciplinary action against the erring party.

IN WITNESS WHEREOF the parties have hereunto set their hands this 03 JUN 2015 Day of _____ 20____ at
Manila, Philippines.

Seafarer


ENGR. HENRY O. ABELLA
 General Manager
 For the Employer
 Name and Signature / Designation

