



Le 1<sup>er</sup> mai 2017

**Envoyé par courriel**

**Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international**

a/s de M<sup>me</sup> Marie-Eve Belzile, greffière du comité

Sénat du Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0A4

À l'intention des membres du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international

**Objet : Observations écrites de l'Association des armateurs canadiens (AAC) à la suite de l'audience du Comité du 6 avril 2017 concernant les modifications proposées à la *Loi sur le cabotage* dans le projet de loi C-30 visant la mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne (UE)**

L'Association des armateurs canadiens (AAC) souhaite remercier le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international (le Comité) de lui avoir donné l'occasion de participer à la discussion sur des questions liées à la mise en œuvre des concessions relatives à l'accès au marché pour les services de cabotage maritime en vertu de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'UE dans le cadre de l'audience tenue le jeudi 6 avril. L'AAC est également reconnaissante au sénateur Downe de l'avoir invitée pendant l'audience à transmettre ses observations écrites pour assurer le suivi des points abordés au cours de la discussion et des questions posées par les membres du Comité.

Plus particulièrement, les présentes observations répondent aux questions soulevées par le sénateur Woo et le sénateur Pratte à la fin de la séance du matin dans le cadre de l'audience du 6 avril et répondent aussi aux opinions exprimées par les représentants de la Fédération maritime du Canada et de la Société de développement du port de Sydney. Pour faciliter votre lecture, nos observations portent précisément sur les articles 92 à 94 du projet de loi C-30, qui modifie la *Loi sur le cabotage* pour mettre en œuvre les concessions en matière d'accès au marché accordées par le gouvernement du Canada à l'Union européenne en ce qui concerne le secteur des services de cabotage maritime, conformément au paragraphe 4 de la réserve II-C-14 de la liste des réserves du Canada à l'égard de l'annexe II de l'AECG.

Comme souligné pendant les audiences du 6 avril et du 13 avril, des intervenants canadiens clés de l'industrie nationale des services de cabotage, y compris l'AAC et ses membres, n'ont pas été consultés au sujet des concessions en matière d'accès au marché accordées à l'Union européenne pendant les négociations entourant l'AECG. Par



# CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

We are Short Sea Shipping

conséquent, nous nous sommes retrouvés devant le fait accompli en ce qui a trait aux résultats des négociations présentés dans le texte final de l'Accord. Les résultats négociés risquent de causer un préjudice important aux armateurs canadiens et aux marins canadiens qui offrent depuis longtemps des services de cabotage dans les eaux canadiennes<sup>1</sup>. À ce sujet, l'AAC est d'accord avec les points de vue exprimés pour le compte du Syndicat international des marins canadiens, de la Fédération internationale des ouvriers du transport ainsi que du Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) Group, et nous appuyons leurs positions de principe.

Nous sommes aussi conscients des points d'ordre pratique soulevés par le sénateur Marwah et d'autres sénateurs siégeant au Comité. Dans la mesure où les concessions liées à l'accès au marché en cause doivent être mises en œuvre, l'AAC est d'avis que l'avant-projet de loi C-30 pour modifier la *Loi sur le cabotage* correspond aux résultats négociés dans le texte légal final de l'AECG. Il n'est donc absolument pas nécessaire d'amender les articles 92 à 94, puisqu'ils sont actuellement rédigés de façon à satisfaire entièrement aux engagements en matière d'accès au marché du Canada envers l'Union européenne. La position de l'AAC en la matière est bien éclairée en raison de sa participation au groupe de travail administratif sur la mise en œuvre des concessions de l'AECG en matière d'accès aux marchés pour les services de cabotage maritime dirigé par Transports Canada en 2015-2016.

Pour les raisons qui seront abordées plus en détail ci-après, les modifications proposées par la Société de développement du port de Sydney et la Fédération maritime du Canada ne sont ni nécessaires ni appropriées, et elles pourraient avoir des conséquences imprévues, au détriment des armateurs et des marins canadiens, ainsi que d'autres intervenants canadiens.

L'AAC est aussi profondément préoccupée par les réalités pratiques de la mise en œuvre d'un système efficace de surveillance et d'application de la loi pour appliquer les changements proposés à la *Loi sur le cabotage* — y compris les conditions, exigences et limites liées à l'accès au marché associé aux résultats négociés de l'AECG — et assurer le respect des autres lois et normes canadiennes. Nous sommes inquiets que malgré l'application théorique du droit canadien aux navires étrangers et à leur équipage, il n'y ait tout simplement pas suffisamment de ressources affectées au Canada pour garantir l'application réelle des lois en pratique. Historiquement, les ministères et les organismes canadiens comme, par exemple, Emploi et Développement social Canada (EDSC) et la Division de la sécurité maritime de Transports Canada, ont été incapables de garantir le respect des lois et des normes applicables au marché canadien protégé du cabotage, alors que les navires étrangers n'étaient autorisés qu'à offrir des services conformément à une licence délivrée en vertu de la *Loi sur le cabotage*. On ne dispose pas de renseignement

---

<sup>1</sup> Pour une explication détaillée du risque de préjudice pour l'industrie canadienne du cabotage, veuillez consulter la communication écrite de l'AAC envoyée au Comité (le 4 avril) et sa déclaration préliminaire (transmise par écrit le 5 avril et présentée en personne le 6 avril).



# CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

We are Short Sea Shipping

donnant à penser que le gouvernement du Canada est désormais en mesure d'assurer la surveillance et de faire appliquer la loi efficacement dans un marché qui sera ouvert pour la première fois aux navires étrangers offrant un certain nombre de services de cabotage commercial et ne possédant pas de licence dans l'ensemble des eaux canadiennes.

## **Question du sénateur Pratte concernant l'application des lois du Canada en matière de travail, d'environnement et de sécurité aux navires étrangers offrant des services de cabotage dans les eaux canadiennes**

Pendant l'audience du 6 avril, vers la fin de la séance du matin, le sénateur Pratte a posé une question au sujet de l'application de toutes les lois du Canada — lois en matière de travail, d'environnement et de sécurité — aux navires européens et étrangers pendant que ceux-ci se trouvent en eaux canadiennes.

Cette question est au cœur des préoccupations de l'AAC en ce qui concerne la mise en œuvre des concessions de l'AECG en matière d'accès au marché touchant les services de cabotage maritime au Canada. D'un côté, il y a le texte qui décrit les exigences du droit canadien. De l'autre, il y a l'application réelle qui sera faite du droit canadien en pratique. Cette lacune ne peut être comblée que par la mise en œuvre d'un système de surveillance et d'application de la loi efficace pour veiller à ce que les entités qui utilisent des navires étrangers pour offrir des services de cabotage au Canada agissent dans le strict respect des conditions et des exigences de la *Loi sur le cabotage* et de toutes les autres lois et normes canadiennes applicables, y compris celles concernant le travail et l'emploi, la protection de l'environnement ainsi que la sécurité maritime. Un autre sujet lié à cette question est l'ambiguïté à savoir dans quelle mesure les exigences obligatoires en matière de retenues canadiennes s'appliquent aux employeurs des équipages travaillant sur des navires étrangers offrant des services de cabotage maritime au Canada. Chacun de ces sujets est abordé ci-dessous.

Pour commencer, l'AAC souhaite souligner, avec approbation, les données probantes présentées pendant l'audience du jeudi 13 avril par M. James Given pour le compte du Syndicat international des marins canadiens et par MM. Peter Lahay et Terry Engler pour la Fédération internationale des ouvriers du transport. Ces témoins ont fourni des preuves convaincantes démontrant que le gouvernement du Canada n'a pas réussi à appliquer ses propres lois et normes en matière de travail dans le cas de membres d'équipage travaillant sur des navires étrangers offrant des services en eaux canadiennes. Une des raisons expliquant cette situation est qu'historiquement, il n'y avait pas suffisamment de personnel et de ressources pour surveiller et assurer le respect des lois canadiennes relativement aux navires étrangers.

Ces preuves soulignent l'importance de s'assurer qu'un système de surveillance et d'application de la loi efficace sera en place — y compris une infrastructure administrative, une main-d'œuvre et d'autres ressources suffisantes — au moment où le projet de loi C-30 et les modifications prévues à la *Loi sur le cabotage* entreront en



# CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

We are Short Sea Shipping

vigueur. Sans système de surveillance et d'application de la loi efficace, rien ne permettra de garantir la conformité aux exigences des lois canadiennes en matière de travail, d'emploi et de sécurité pour les gens qui travaillent sur des navires étrangers qui offrent des services au Canada en vertu des concessions liées à l'accès au marché de l'AECG. C'est aussi vrai pour l'application des exigences en matière de protection environnementale et de sécurité maritime du Canada pour ces navires, dont certains demeureront au pays pour une période indéterminée afin d'offrir des services de cabotage maritime non autorisés de façon continue.

L'AAC souligne que le Canada s'est engagé, en vertu du chapitre 23 de l'AECG, à maintenir les niveaux élevés de protection que confèrent ses lois et ses normes nationales sur le travail. Plus précisément, le Canada « ne renonce ni ne déroge d'une autre manière à son droit et à ses normes en matière de travail, ni n'offre de le faire » et « n'omet pas, par toute action ou inaction soutenue ou répétée, d'appliquer effectivement son droit et ses normes en matière de travail » dans le but de stimuler le commerce ou l'investissement au Canada<sup>2</sup>. De même, le Canada s'est engagé, en vertu du chapitre 24 de l'AECG, à maintenir les niveaux élevés de protection que confèrent ses lois en matière d'environnement<sup>3</sup>. Par conséquent, il est interdit au Canada de ne pas appliquer ses lois et ses normes en matière de travail et de protection de l'environnement, p. ex. par toute inaction soutenue ou répétée. Un système de surveillance et d'application de la loi efficace est donc une exigence essentielle à la mise en œuvre de l'AECG.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'information sur l'élaboration ou la mise en œuvre du système de surveillance et d'application de la loi qui sera clairement requise pour assurer la conformité aux lois canadiennes au moment où les navires étrangers commenceront à arriver au Canada pour offrir des services de cabotage non autorisés conformément à l'AECG. De plus, rien n'indique que des crédits budgétaires seront versés pour soutenir la conception ou la mise en œuvre d'un tel système. Si les lois canadiennes ne sont pas efficacement appliquées et respectées, cela aura pour résultat, en pratique, d'autoriser la non-conformité.

Si des navires étrangers sont autorisés à offrir des services sur le marché canadien sans tenir compte des lois et des normes canadiennes, ils représenteront un risque pour la sécurité maritime et l'environnement du Canada. Ils jouiront aussi d'un avantage concurrentiel déloyal en raison de leurs coûts d'exploitation très bas.

Par opposition, les armateurs canadiens utilisant des navires canadiens enregistrés sur lesquels travaillent des marins canadiens respectent strictement les lois, règlements et normes du Canada. Nous offrons des services de cabotage fiables, sûrs et viables sur le plan écologique aux industries et aux collectivités canadiennes. En outre, nous sommes une source importante d'emplois pour les Canadiens, ce qui crée de nombreux emplois bien payés pour la classe moyenne, tant sur nos navires qu'à terre. Nous devons assumer

---

<sup>2</sup> Voir article 23.4 (Maintien des niveaux de protection).

<sup>3</sup> Voir article 24.4 (Maintien des niveaux de protection).



## **CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION**

We are Short Sea Shipping

d'importants coûts d'exploitation et investissements de capitaux (c.-à-d. pour l'équipement de sécurité, les mesures de protection de l'environnement, les mises à niveau et l'entretien conformément au système de réglementation strict du Canada); c'est ce qu'il en coûte pour faire des affaires au Canada. Les fournisseurs de services de cabotage sur le marché canadien ne devraient pas avoir le droit de contourner le respect des lois et des normes canadiennes, ou les coûts qu'elles entraînent, en utilisant des navires étrangers en vertu des concessions sur l'accès au marché de l'AECG.

Il est aussi important de mentionner que dans certains cas, l'interprétation et l'application des lois canadiennes ne sont pas claires en ce qui a trait aux navires étrangers et aux membres de leur équipage qui entreront au Canada pour offrir des services de cabotage lorsque les modifications à la *Loi sur le cabotage* entreront en vigueur.

Un exemple flagrant de cette ambiguïté est la question à savoir dans quelle mesure les entités européennes, canadiennes ou de pays tiers sous le contrôle de l'UE ou du Canada qui exploitent des navires étrangers pour offrir des services de cabotage au Canada seront tenues de prélever et de verser les retenues obligatoires à titre de prestations du Régime de pension du Canada (RPC), de cotisations à l'assurance-emploi (AE) et d'impôt sur le revenu au Canada pour les membres de l'équipage à bord de ces navires. Nous croyons que tout travailleur étranger temporaire exerçant des activités au Canada conformément à un permis de travail est assujéti aux retenues obligatoires susmentionnées, bien que l'impôt sur le revenu au Canada puisse faire l'objet de dispositions de conventions fiscales bilatérales conçues pour éviter le double paiement de l'impôt sur le revenu au Canada et dans le pays d'origine du travailleur.

Toutefois, on ne sait pas clairement — y compris les fonctionnaires du ministère des Finances Canada avec lesquels nous avons discuté du problème — comment les dispositions des conventions fiscales applicables, le cas échéant, pourraient influencer l'obligation d'un employeur de verser l'impôt sur le revenu et les autres retenues obligatoires prélevés sur le salaire versé aux membres d'équipage travaillant au Canada en tant que travailleurs étrangers temporaires sur des navires étrangers s'adonnant à des activités de cabotage non autorisées. Comme indiqué précédemment, ces navires peuvent demeurer au Canada pour une durée indéterminée, offrant certains services de façon continue (c.-à-d. transport de conteneurs vides, services de collecte continus et services de dragage privés). De même, la façon dont les autorités canadiennes surveilleront et appliqueront ces obligations n'est pas claire.

L'incapacité de s'assurer que les retenues obligatoires en vertu du droit canadien sont prélevées et versées par les entités utilisant des navires étrangers pour offrir des services de cabotage au Canada confèrera un avantage économique inapproprié et déloyal. Cette situation contribuera à la création d'un milieu concurrentiel inégal en raison des concessions en matière d'accès au marché de l'AECG au détriment des armateurs canadiens, et donc, des marins canadiens, qui offrent ces services au Canada.



**Questions des sénateurs Cordy et Woo concernant la demande visant à étendre l'accès au marché conféré par l'AECG pour les services de collecte aux ports canadiens au-delà des ports d'Halifax et de Montréal**

Dans le cadre de l'audience du 6 avril, les sénateurs Cordy et Woo ont tous deux posé des questions concernant la demande faite au nom de la Société de développement du port de Sydney visant à étendre les dispositions sur l'accès au marché de l'AECG pour les services de collecte (c.-à-d. les services de transport maritime entre les ports canadiens) au-delà des ports d'Halifax et de Montréal, afin d'inclure « [t]ous les ports du Canada atlantique ». Le sénateur Marwah a aussi fait référence à cette demande dans l'une de ses questions.

La plus grande libéralisation demandée par la Société de développement du port de Sydney s'écarterait grandement des résultats négociés dans le texte de l'AECG, accordant unilatéralement une énorme concession en matière d'accès au marché à l'Union européenne sans aucune valeur réciproque pour le Canada obtenue en échange<sup>4</sup>. Parallèlement, cette mesure causerait un préjudice important aux armateurs et aux marins canadiens qui sont prêts et disponibles pour offrir des services de collecte en partance et à destination du port de Sydney ainsi que des ports d'Hawkesbury, de Saint John's et de Yarmouth et d'autres ports dans l'ensemble du Canada atlantique. Comme l'a déjà expliqué l'AAC, toute mesure visant à libéraliser davantage l'accès au marché pour les services de cabotage intérieurs au-delà des résultats négociés de l'AECG nuirait considérablement aux armateurs canadiens qui fournissent des services de cabotage intérieurs et à leurs travailleurs canadiens<sup>5</sup>.

Il est très important de souligner que le fait d'étendre la portée de l'accès au marché conféré par l'AECG pour les services de collecte en provenance et à destination des ports canadiens n'est pas nécessaire pour le port de Sydney (et d'autres ports canadiens) pour pouvoir profiter d'une augmentation du trafic maritime international en provenance et à destination des pays de l'UE et d'autres bénéficiaires de l'AECG. Actuellement, rien dans l'AECG n'empêche ni ne dissuade les navires étrangers de livrer des marchandises importées ou de charger des marchandises exportées au port de Sydney. Dans la mesure où une telle augmentation du transport maritime international entraînerait une augmentation de la demande de services de cabotage intérieurs entre le port de Sydney et d'autres ports canadiens, il s'agirait là d'une occasion unique non seulement pour le port

---

<sup>4</sup> À ce sujet, l'AAC fait référence aux explications fournies par M. Steven Verheul au Comité pendant l'audience du 1<sup>er</sup> mars 2016 : « Cependant, la plupart des pays sont très restrictifs lorsqu'il s'agit de cabotage, et c'est le cas du Canada. Nous ne sommes pas les plus restrictifs; les États-Unis le sont beaucoup plus que nous. Nous n'avons pas l'intention d'offrir un accès à notre marché du cabotage. Ce marché est en grande partie protégé au profit des fournisseurs canadiens [...] L'Union européenne a effectivement manifesté un intérêt pour cet axe particulier [c.-à-d. entre les ports de Montréal et Halifax]. Nous y avons vu une occasion de répondre à certains de leurs souhaits, de leurs intérêts, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, l'axe en question n'est pas desservi par les transporteurs canadiens. C'est ce qui a mené à ce dénouement particulier. Nous ne voulions pas leur donner plus que ce qu'ils demandaient. »

<sup>5</sup> Voir les observations écrites de l'AAC au Comité du Sénat en date du 4 avril 2017, p. 2-3.



de Sydney, mais aussi pour les armateurs et les marins canadiens prêts et disponibles pour offrir ces services.

Pour toutes ces raisons, il n'est ni nécessaire ni approprié pour le Parlement d'amender le projet de loi C-30 dans le but d'étendre à d'autres ports que ceux visés par les résultats négociés la portée de l'accès au marché prévu par l'AECG pour les services de collecte aux termes de la *Loi sur le cabotage*.

**La définition et l'utilisation de « propriétaire » dans la *Loi sur le cabotage* englobent largement les exploitants de l'UE et du Canada conformément aux droits contractuels en matière de possession et d'utilisation, et n'empêchent pas les entités de l'UE et du Canada de conclure des accords de mise en commun ou de partage de navires**

Dans sa communication écrite du 6 avril 2017, la Fédération maritime du Canada fait part de son inquiétude concernant le fait que « [l]e langage utilisé dans le projet de loi C-30 [...] est tellement restrictif que seulement un nombre très limité d'armateurs européens seront en mesure de repositionner des conteneurs vides entre les ports canadiens ». Elle affirme aussi que « le projet de loi C-30, dans sa version actuelle, ignore ce concept de partenariat opérationnel et permet seulement au “transporteur principal” (c'est-à-dire l'armateur européen qui est le propriétaire du navire utilisé pour le voyage en question) de repositionner ses propres conteneurs vides entre des ports canadiens ».

L'AAC n'est pas d'accord avec cette interprétation. Le paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage* définit de façon générale le terme « propriétaire », à l'égard d'un navire, comme étant « la personne qui, aux moments considérés, jouit, en vertu de la loi ou d'un contrat, des droits du propriétaire quant à la possession et à l'utilisation du navire » (sans soulignement dans l'original). Par conséquent, une entité jouissant des droits de possession et d'utilisation d'un navire selon les modalités d'un accord contractuel (c.-à-d. un accord de mise en commun ou de partage de navires) répond à la définition de « propriétaire » au sens de la *Loi sur le cabotage*. Cette définition englobe clairement le concept d'« exploitant » d'un navire, c.-à-d. une entité qui jouit des droits de possession et d'utilisation du navire en vertu d'un accord contractuel. **Il importe de souligner que le libellé de cette définition n'impose aucune restriction ou limite aux droits de possession et d'utilisation, mais permet plutôt que ces droits soient définis dans les conditions de l'accord contractuel qui les établit.**

L'AAC considère que cette définition a une portée très vaste et elle n'a rien observé qui pourrait entraîner les restrictions alléguées par la Fédération maritime du Canada. Il n'y a aucune exigence expresse ou tacite concernant le « transporteur principal ». En vertu du paragraphe 3(2.1) proposé, la seule limite imposée à un « propriétaire » qui souhaite utiliser un navire étranger pour repositionner les conteneurs vides qu'il possède ou loue est l'obligation d'être une entité de l'UE, du Canada ou d'un pays tiers sous le contrôle



de l'UE ou du Canada. Cet énoncé correspond aux résultats négociés dans le texte légal final de l'AECG.

L'AAC est aussi très préoccupée par les conséquences pratiques de la modification proposée par la Fédération maritime du Canada, qui consiste à ajouter le terme « exploitant » au paragraphe 3(2.1) de la *Loi*, et à pluraliser le terme « propriétaire » dans le chapeau de cette disposition. Comme mentionné précédemment, la définition actuelle de « propriétaire » englobe le concept d'« exploitant » d'un navire, conférant ainsi une vaste portée aux modalités contractuelles et créant des droits opérationnels de possession et d'utilisation. Le terme « exploitant » n'est pas défini dans la *Loi sur le cabotage*. Le simple fait d'ajouter ce terme non défini, qui est redondant par rapport au terme défini « propriétaire », entraînerait une ambiguïté inutile et latente au moment de l'interprétation et de l'application de cette disposition et pourrait avoir des conséquences imprévues. Pour les mêmes raisons, il serait inutilement complexe de tenter de définir le terme « exploitant » et aucune valeur réelle ne serait ajoutée.

Un des problèmes découlant de l'inclusion du terme non défini « exploitant » dans le paragraphe 3(2.1) est qu'il pourrait involontairement étendre les avantages associés à l'accès au marché liés à l'AECG à des partenariats avec des entités de pays tiers qui ne sont pas sous un contrôle canadien ou européen imposant une entité de « gestion commerciale » minimale dans l'Union européenne ou au Canada dans le but d'« exploiter » un regroupement de navires au Canada. Même si l'« exploitant » est une entité européenne ou canadienne en principe, ce sont les armateurs de pays tiers non visés par les résultats négociés dans le cadre de l'AECG qui profiteraient des avantages réels de l'accès préférentiel au marché. Compte tenu des définitions d'« entité canadienne » et d'« entité de l'Union européenne », l'« exploitant » ne devrait pas nécessairement être une société ou une autre « entreprise qui est constituée conformément à la législation »; il pourrait plutôt s'agir de n'importe quelle entité créée par voie contractuelle ou d'une quelconque « autre association ».

Les entreprises de transport maritime internationales sont très complexes et compétitives. Elles ont de l'expérience et sont habiles dans la conception de structures commerciales complexes afin d'optimiser les avantages sur le plan juridictionnel ainsi que les débouchés commerciaux. Il ne fait aucun doute qu'une « entité » puisse être créée dans un pays membre de l'UE ou du Canada sans trop de difficulté et à peu de frais pour jouer le rôle de « l'exploitant » au profit d'entités non européennes et non canadiennes qui ne sont pas sous le contrôle de l'UE ou du Canada. Cet exemple démontre l'importance de s'assurer que les nouvelles exceptions concernant l'accès au marché apportées à la *Loi sur le cabotage* pour mettre en œuvre les résultats négociés dans le cadre de l'AECG sont définies et administrées attentivement<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Pendant l'audience du 1<sup>er</sup> mars 2017, M<sup>me</sup> Louise Laflamme a expliqué que la définition et l'utilisation du terme « propriétaire » en vertu de la *Loi sur le cabotage*, telle que modifiée pour appliquer l'AECG, permettent de s'assurer « que ce que nous avons négocié sera respecté » et « d'éviter que des tierces parties puissent profiter des avantages de l'accord ». Elle a également confirmé ce qui suit : (i) « [l]e libellé actuel





La Fédération maritime du Canada représente les intérêts des entreprises de transport, des armateurs, des exploitants et des mandataires étrangers ayant des bureaux au Canada.

Pour les raisons énumérées, l'AAC est d'avis qu'aucun amendement à l'article 92 du projet de loi C-30 n'est nécessaire pour répondre aux préoccupations de la Fédération maritime du Canada. En outre, de tels changements ne sont pas appropriés dans les circonstances, puisqu'ils seraient inutilement source d'ambiguïté et pourraient avoir des conséquences imprévues.

### **Les résultats négociés de l'AECG n'incluent pas l'« équipement »**

Dans son mémoire écrit du 6 avril 2017, la Fédération maritime du Canada soutient aussi que le « terme “conteneur vide” [...] ne se retrouve pas dans l'AECG ». Elle laisse entendre que le « langage entourant le terme “conteneur vide” devrait être étendu de manière à inclure l'équipement qui n'est fixé de manière permanente au conteneur, à condition que cet équipement soit nécessaire au bon fonctionnement du conteneur ».

Encore une fois, l'AAC n'est pas d'accord avec cette interprétation. Le paragraphe 3(2.1) indique que des navires étrangers peuvent être utilisés pour le transport non autorisé de « conteneurs vides [...] ainsi que de tout accessoire fixé à ceux-ci de manière permanente ». Les résultats négociés indiqués dans l'alinéa 4a) de la réserve II-C-14 à l'égard de l'AECG envisagent une concession liée à l'accès au marché pour le « repositionnement à titre non commercial de conteneurs vides achetés ou loués » uniquement, et ils ne font aucunement mention de l'équipement. Par conséquent, non seulement le paragraphe 3(2.1) proposé pour la *Loi sur le cabotage* est-il conforme aux résultats négociés dans l'AECG, mais il va plus loin. L'inclusion de la phrase « tout accessoire fixé à ceux-ci de manière permanente » est un ajout pratique aux fins de mise en œuvre. Cet équipement est indissociable du conteneur lui-même, une partie intégrante essentielle à l'exploitation du conteneur.

Par opposition, l'équipement qui n'est pas fixé de manière permanente à un conteneur vide ne peut être considéré comme étant nécessaire au bon fonctionnement du conteneur

---

de la version anglaise de la loi parle d'une personne qui jouit, en vertu de la loi ou d'un contrat, de la possession ou de l'utilisation » d'un navire; « lorsqu'un navire est utilisé par plus d'une société, il y a habituellement un contrat de propriété pour une portion du navire, qui permet à son détenteur de transporter la cargaison qu'il souhaite transporter aux tarifs qu'il a négociés. En général, ces gens ont un contrat en droit qui leur permet d'utiliser le navire dans cette optique »; et « pour peu qu'il réponde à toutes les conditions de la *Loi sur le cabotage* visant la mise en œuvre de l'AECG, tout propriétaire admissible d'un certain espace à bord d'un navire pourra profiter de ce qui a été négocié aux termes de l'accord » et « ceux qui possèdent une partie du navire, mais qui ne sont pas des entités de l'Union européenne et qui ne satisfont pas aux conditions de la *Loi sur le cabotage* visant la mise en œuvre de l'AECG seront exclus » (sans soulignement dans l'original).



# **CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION**

We are Short Sea Shipping

vide. Un tel équipement ne peut être considéré comme faisant partie d'un « conteneur vide » en soi. Cet équipement est plutôt de la marchandise.

L'AAC est profondément préoccupée par la difficulté à (i) définir clairement la portée de cet équipement distinct et séparé, et (ii) à appliquer cette définition en pratique. La Fédération maritime du Canada n'a donné aucun exemple d'équipement auquel s'applique cette définition. Sa proposition de supprimer et de remplacer l'exigence claire à savoir qu'il doit s'agir « de tout accessoire fixé à ceux-ci de manière permanente » par la description générale « équipement auxiliaire qui est nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises (transportées dans ces conteneurs) » est problématique. Cette formulation regroupe le transport de « marchandises » et le repositionnement de « conteneurs vides ». Selon l'AAC, seul l'équipement qui est fixé de manière permanente à un conteneur vide peut être considéré comme étant auxiliaire — c'est à dire nécessaire — pour le conteneur vide.

## **Conclusion**

Encore une fois, nous remercions le Comité de l'attention portée aux présentes observations, et de façon plus générale, aux préoccupations de l'AAC et de ses membres relativement à la mise en œuvre de l'AECG. Ces observations misent sur, et doivent être lues conjointement avec, la communication écrite de l'AAC (envoyée au Comité le 4 avril) et sa déclaration préliminaire (transmise par écrit au Comité le 5 avril et présentée en personne le 6 avril).

Si vous avez des questions concernant le contenu des présentes observations, ou si vous souhaitez approfondir la question avec les représentants de l'AAC, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Cordialement,

[Signature]

Kirk Jones

Président intérimaire, Association des armateurs canadiens