

## **Syndicat international des marins canadiens**

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Étude sur le projet de loi C-49

Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois



### **Introduction**

Le Syndicat international des marins canadiens (SIU) représente les marins travaillant à bord des navires dans la région des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent, de la côte Est, de la côte Ouest et de l'Arctique depuis 1938. Au nom de ses 3 500 membres, le SIU soumet respectueusement le présent mémoire au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour examen dans le cadre de son étude sur le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Le SIU est préoccupé par les modifications proposées à la *Loi sur le cabotage*, L.C. 1992, ch. 31, qui découlent des modifications apportées par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne*, le projet de loi C-30, qui permettra pour la première fois aux navires étrangers d'effectuer du cabotage maritime sans obtenir au préalable une dérogation de cabotage.

Dans sa version actuelle, le paragraphe 3(1) de la *Loi sur le cabotage* précise que « sauf en conformité avec une licence, un navire étranger ou un navire non dédouané ne peut se livrer au cabotage ». La définition générale du cabotage au paragraphe 2(1) de la *Loi* veut que toute activité maritime de nature commerciale effectuée par navire dans les eaux canadiennes, dont le transport de marchandises ou de passagers par navire entre deux lieux au Canada, est réservée aux navires canadiens (« coasting trade » ou « cabotage »). Il est possible d'importer un navire étranger au Canada pour le cabotage si l'Office des transports du Canada, sur demande, établit qu'aucun navire canadien et aucun équipage canadien ne sont disponibles ou ne conviennent pour effectuer l'activité prévue (« dérogation de cabotage »).

### **Modifications proposées à la *Loi sur le cabotage***

Avant le dépôt du projet de loi C-49, la Loi de mise en œuvre de l'AECG, le projet de loi C-30, a apportées des modifications à la *Loi sur le cabotage* en établissant que les navires étrangers qui appartiennent à des citoyens de l'Union européenne ou qui battent pavillon d'un État membre de l'Union européenne peuvent effectuer les activités de cabotage suivantes sans dérogation de cabotage : 1) le transport de conteneurs vides entre deux ports canadiens; 2) les activités de dragage; 3) le transport de marchandises entre les ports d'Halifax et de Montréal si ce transport

fait partie intégrante de l'itinéraire d'importation ou d'exportation de ces marchandises au Canada.

Le paragraphe 70(1) du projet de loi C-49 modifie aussi la *Loi sur le cabotage* en permettant à tout navire étranger, quel que soit son registre, de repositionner des conteneurs vides entre deux ports canadiens sans obtenir une dérogation de cabotage.

### **Le point de vue du SIU sur les modifications proposées**

À titre de syndicat représentant les marins canadiens qui travaillent dans l'industrie maritime canadienne, le SIU ne peut pas appuyer ces modifications, parce qu'elles affaiblissent la législation actuelle visant à soutenir les marins qui travaillent dans le commerce intérieur et les propriétaires de navires canadiens. En vertu du cadre législatif actuel, un navire étranger peut déjà entrer dans les eaux canadiennes pour réaliser des activités de cabotage s'il est établi qu'aucun navire canadien convenable n'est disponible. Ce système, s'il est suivi correctement, garantit la pratique juste de donner aux propriétaires de navires canadiens, qui emploient des marins canadiens, le premier droit de refus de tout travail disponible.

Dans ce système, les propriétaires de navires étrangers à qui est accordé un accès temporaire au cabotage en eaux canadiennes doivent ensuite demander des permis de travail temporaires pour leur équipage étranger en satisfaisant aux évaluations de l'incidence sur le marché du travail pour confirmer qu'aucun travail n'est retiré aux citoyens canadiens ou aux résidents permanents canadiens parce qu'il est accordé à des travailleurs étrangers temporaires. La suppression de la disposition sur l'obtention d'une dérogation de cabotage n'exempte pas les navires étrangers de l'exigence d'obtenir des permis de travail pour les membres de l'équipage étranger, mais elle nuit injustement aux intérêts maritimes du Canada en permettant aux navires étrangers sous-réglementés qui emploient une main-d'œuvre bon marché de s'implanter dans le marché maritime canadien, compliquant le travail des exploitants canadiens qui sont en concurrence dans le même marché.

Le SIU a toujours soutenu que l'octroi des droits de cabotage à l'Union européenne dans l'AECG était une concession inutile pouvant causer un tort irréversible à l'industrie maritime canadienne. À titre d'exemple, à l'exception du repositionnement des conteneurs, l'accès au cabotage maritime aux États-Unis est beaucoup plus restreint en vertu de la *Jones Act* (46 U.S.C. § 55102 *et seq.*) et aucun système de dérogation ne permet aux navires étrangers d'entrer dans le secteur du transport maritime intérieur sans l'approbation explicite du MARAD, qui n'agirait de la sorte qu'en temps de crise. Le Canada applique déjà une version libérale du cabotage maritime, et un assouplissement supplémentaire des restrictions sur le cabotage, en particulier concernant le dragage et les services d'apport entre les ports canadiens, ne profite ni aux propriétaires de navires canadiens ni aux marins canadiens qui ont besoin d'un commerce axé sur la main-d'œuvre canadienne et le marché intérieur pour gagner leur vie.

Par ailleurs, le projet de loi C-49 modifie la *Loi sur le cabotage* en permettant aux navires immatriculés dans le premier ou le second registre d'accéder aux marchés maritimes canadiens.

Comme l'a annoncé le ministre Garneau, la modification permettant à tous les navires, quel que soit leur registre, de repositionner les conteneurs vides a été demandée par la Fédération maritime du Canada qui ne représente que très peu d'exploitants maritimes canadiens. Mais les acteurs de l'industrie maritime intérieure, dont les propriétaires de navires canadiens et les marins canadiens, se sont opposés à la proposition durant les consultations.

Le SIU ne représente pas les propriétaires de navires canadiens qui pouvaient avoir ou non des intérêts dans le marché du repositionnement des conteneurs avant que la concession ne soit faite. Toutefois, le traitement préférentiel qui serait accordé aux intérêts étrangers au détriment de l'industrie canadienne inquiète notre syndicat, qui représente la majorité des marins employés grâce aux propriétaires de navires canadiens. L'industrie maritime canadienne est une source d'emplois directs et indirects pour plus de 100 000 Canadiens, mais les préoccupations de l'industrie maritime canadienne ont été généralement ignorées à la faveur d'une organisation représentant des intérêts maritimes internationaux dont les navires sont pour la plupart immatriculés dans les registres de pavillons de complaisance et emploient un équipage payé bien en deçà des salaires en vigueur dans l'industrie maritime canadienne.

Concernant l'industrie maritime mondiale, il importe de savoir que le registre canadien des navires est bien plus strict en matière de conditions de travail que la majorité des registres des États de pavillon maritime, et le Canada ne possède pas de registre international ou de second registre des navires. Au Canada, les marins qui travaillent à bord de navires battant pavillon canadien doivent être des citoyens canadiens ou des résidents permanents canadiens certifiés par Transports Canada selon des normes reconnues à l'échelle internationale et sont protégés par le Code canadien du travail, par tous les codes fédéraux de santé et sécurité et, pour la grande majorité, par des conventions collectives garantissant les salaires et les avantages sociaux. L'industrie maritime mondiale est hautement diversifiée et, malheureusement, les conditions de travail et les salaires s'y détériorent de plus en plus au fil des ans.

Par exemple, certains premiers registres, et de nombreux seconds registres, sont considérés par la Fédération internationale des ouvriers du transport (IFT) comme des registres de pavillons de complaisance. Les exploitants maritimes internationaux immatriculent leurs navires dans ces registres, car ces derniers sont généralement assortis de faibles impôts, de normes de travail laxistes, de règlements déficients ou absents pour l'industrie et n'imposent aucune exigence sur la nationalité de l'équipage. Cela se traduit par une main-d'œuvre sous-payée et sous-représentée de marins principalement issus du tiers monde qui travaillent dans une industrie non sécuritaire et non réglementée où les conditions de travail souffrent d'un manque ou d'une absence de réglementation pour protéger les droits des travailleurs. En 2017, les inspecteurs de l'IFT au Canada sont montés à bord de centaines de navires étrangers exploités au Canada, notamment environ 15 navires effectuant du cabotage et jouissant d'une dérogation de cabotage dont les marins étaient des travailleurs étrangers temporaires possédant des permis de travail. Le taux de non-conformité à un ou à des règlements en vigueur au Canada atteignait près de 100 %. Cette utilisation abusive des marins étrangers à bord des navires n'est pas rare et on ne peut pas faire fi complètement de cette réalité au profit des intérêts étrangers.

Il convient également de souligner que les seconds registres de navires sont en général appuyés par une réglementation si faible que les navires immatriculés dans le second registre d'un pays ne peuvent même pas effectuer du cabotage dans leur propre marché intérieur et doivent revenir dans le premier registre pour se conformer à la réglementation nationale sur les activités maritimes côtières, dont le déplacement d'un navire entre deux ports du même pays.

Les navires battant pavillon de complaisance constituent un problème mondial majeur qui exige de prendre des mesures suffisantes et acceptables pour assurer la sécurité et le bien-être de tous les marins. La concession permettant aux navires étrangers de faire du cabotage au Canada sans d'abord obtenir une dérogation de cabotage est inédite. Nous veillons activement à défendre les droits de tous les marins qui travaillent au Canada, et nous travaillerons avec diligence pour garantir que tous les navires étrangers qui effectuent du cabotage en eaux canadiennes se conforment aux normes du travail fédérales et que les équipages étrangers soient payés aux taux salariaux en vigueur au pays et soient protégés comme le prévoient les exigences du Programme des travailleurs étrangers temporaires.

#### Recommandations du SIU

- Maintenir le système qui exige que tout navire étranger effectuant du cabotage obtienne une dérogation de cabotage au préalable. Ce système garantit un niveau de conformité supérieur et un meilleur contrôle sur les navires qui entrent dans les eaux canadiennes et, surtout, donne la priorité aux propriétaires de navires canadiens pour toute activité maritime intérieure.
- Rejeter la version actuelle des modifications proposées permettant aux navires de second registre d'effectuer du cabotage au Canada et aux navires de tout registre de repositionner des conteneurs vides. Comme mentionné, bon nombre de ces navires n'ont pas la permission de faire du cabotage dans leur propre marché intérieur. Il convient donc de rejeter entièrement la possibilité de leur accorder un accès sans restrictions aux marchés intérieurs canadiens.
- Appuyer et promouvoir une augmentation des inspections d'EDSC et d'IRCC dans le cadre du Programme de travailleurs étrangers temporaires (PTET) pour garantir que tout navire étranger entrant au Canada avec des travailleurs étrangers temporaires possédant des permis de travail respecte la réglementation du programme et les normes sur les salaires et les conditions de travail en vigueur au Canada. En vertu de la réglementation dans le PTET, les marins étrangers doivent recevoir les salaires en vigueur dans l'industrie canadienne et les sommes dues avant que le navire quitte le plateau continental canadien.
- Soutenir Transports Canada et les autres organismes désignés, dont la Fédération internationale des ouvriers du transport, à l'aide du contrôle des navires par l'État du port pour garantir que les navires étrangers font l'objet d'inspections fréquentes, de vérifications et, au besoin, soient retenus s'ils sont considérés négligents en matière de

conditions de travail sécuritaires, de normes du travail ou de réglementation environnementale.

- À titre de signataire de la *Convention du travail maritime, 2006*, le Canada a la responsabilité juridique d'assurer le respect de toute la réglementation internationale énoncée dans la *Convention* en ce qui a trait aux salaires, aux conditions de vie et aux conditions de travail des marins à bord des navires en exploitation au Canada.

## **Conclusion**

À titre de syndicat, le SIU a pour priorité de garantir que les marins canadiens puissent travailler dans l'industrie maritime canadienne et nous continuons de nous opposer à tout assouplissement supplémentaire de la réglementation sur le cabotage maritime. Nous croyons que les modifications proposées à la *Loi sur le cabotage* dans le projet de loi C-49 sous-estiment l'importance de maintenir les restrictions de cabotage visant à protéger l'industrie du transport maritime au Canada, à renforcer le commerce et à maintenir un bassin de marins qualifiés au pays.