

12ÈME CONGRÈS
17 - 18 MAI 2022 - MONTREUIL

La feuille de route adoptée par les délégués les 17 & 18 mai 2022 ...



Les officiers de la FOMM-UGICT CGT estiment qu'il est possible de préserver une flotte nationale au premier registre dans nos eaux territoriales et développer le pavillon. L'Etat n'y est pas favorable comme l'atteste ce courrier de la ministre de la Mer : « Une réservation de pavillon sur les activités de service autre que le transport serait par ailleurs une forme de précédent. Une telle mesure est inhabituelle au

niveau international au contraire des réservations de cabotage qui sont communes. » Ce serait la différence entre « un monde fermé et un monde ouvert » nous dit-elle. Notre opposition réside précisément sur le fait que nous sommes ouverts au progrès social et environnemental avec la perspective d'une industrie rationnelle, au plus près des citoyens, dans leur intérêt pour la préservation d'un patrimoine commun. Rien n'empêche la réservation cabotage ou de pavillon axé sur le respect des règles au cabotage national sinon la décision politique. Elle est pratiquée par de grandes nations maritimes, à commencer par les Etats Unis, pourtant inventeurs des pavillons de complaisance et ce, de la construction navale aux expéditions maritimes. Elle existe aussi au sein des nations européennes. La gouvernance française depuis 20 ans favorise la concurrence étrangère dont les armateurs historiques sont les premiers à se plaindre. L'Etat, comme pour la PAC compense par des subventions et des exonérations de cotisations sociales sur le dos de notre caisse de retraite et de notre régime d'inscrit maritime multiséculaire. Il cautionne de fait le dumping social. La Ministre de la mer met en avant les règles de l'Etat d'accueil produites par la commission européenne. Nous constatons avec l'administration maritime, les services du ministère du travail, les organisations syndicales et les armateurs impactés qu'elles sont inappliquées et **inapplicables**. Nous revendiquons la réservation de pavillon pour une flotte de cabotage et de service nationale. Elle existe sous RIF ou sous pavillon étrangers et opère depuis des années sur tous les océans avec sa propre technologie de pointe, dans tous les domaines. On connaît ses perspectives de développement dans le cadre d'innovations techniques multiples et de projets de propulsion énergiquement vertueux. Plus généralement, une grande puissance maritime ne peut faire l'impasse sur la mise en place d'une « *flotte stratégique nationale* ».

A l'occasion du Fontenoy du maritime, 41 députés et sénateurs ont adressé un courrier au

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession

Président de la République. Evoquant les « *pavillons de complaisance* », ils soulignent que « *ce modèle n'est pas le notre* ». Il ressort de nos différents échanges et de leurs déclarations que ce modèle est bien celui du Ministère de la Mer. Nous rappelons à ce titre qu'ETF et l'ITF considère toujours le RIF comme un « *pavillon de complaisance* ». Pourtant ce Fontenoy du maritime, avec la pénurie de marins et les ambitions annoncées pour l'industrie maritime nationale était l'occasion de rebattre les cartes. Nous étions porteurs de projets structurant en vue de tourner la page des vieilles recettes qui ont conduit à la situation que nous connaissons aujourd'hui tant du point de la flotte nationale, que des emplois et de la formation.

Dégager des perspectives ambitieuses

Nous refusons que les emplois et les compétences maritimes nationales poursuivent leur déclin. Notre pavillon, ses registres principaux et notre statut sont la garantie d'une industrie maritime à la hauteur des enjeux. Nous nous opposerons à la dissolution des marins inscrits dans une flotte mondialisée conduisant à la perte irrémédiable des outils de production et des compétences.

Première partie ...

La flotte au premier registre

Tout ce qui relève du domaine régalien doit rester sous premier registre. Il s'agit de l'action de l'Etat en mer. Pour la surveillance de nos eaux territoriales, il faut renforcer la flotte de prévention des accidents et de contrôle du trafic, tant au niveau des missions de sauvetage, de police, de douanes, du balisage que de prévention des pollutions.

La flotte de services portuaires dont le dragage et le soutage relève exclusivement du premier registre.

La singularité du remorquage portuaire doit perdurer.

Les lignes régulières aux Ferries et les délégations de service publique doivent revenir sous le registre historique.

Les navires de pose ou de maintenance des engins de production d'énergies renouvelables et du transport d'énergie sur le plateau continental relèvent du premier registre.

Il est nécessaire de redévelopper un cabotage national marchandise, roulier et passager sous pavillon Premier Registre. Si le transport maritime au plan intercontinental est concurrentiel, au plan inter-régional il retombe à la dernière place. Une flotte répondant aux besoins des échanges entre les ports principaux et secondaires s'inscrit dans l'exigence de multi modalité. Il est parti intégrante de l'aménagement du territoire. Il se place en dehors de la loi classique d'attribution des marchés par rationalité environnementale et désaturation du réseau routier. Les collectivités territoriales et les Grands Ports fixant les règles et le financement, les opérateurs de navires feeder à mode de propulsion propres auraient la possibilité de constituer des équipages hautement qualifiés en rapport avec la spécificité de nos Côtes, nos Ports avec exemption de pilotage. Les armateurs historiques n'ont ni les moyens ni la volonté industrielle de le faire. Il revient aux Ministères de tutelle, aux Régions et aux Grands Ports de dégager cette perspective.

Au-delà d'un « *observatoire de stratégie de flotte* » dont on constate aujourd'hui un déclin, nous souhaitons que la France se positionne clairement au niveau européen. La priorité nationale doit être donnée au feeding interportuaire, la défense de compagnie de Ferries, la sécurité d'approvisionnement

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession

et les activités relevant de l'action de l'Etat en mer. Asseoir la France et son pavillon comme acteur maritime majeur et ambitieux sur la scène européenne

La flotte internationale

Les mesures d'exonération liées au RIF dont bénéficient les armateurs français ou étranger dites « *Net Wage* » ont été confirmées par le président de la République aux assises de la mer en 2021 pour 5 ans. Nous nous y sommes opposés en pointant l'absence de perspective stratégique de développement de la flotte et des emplois. Nous demandons à ce qu'un véritable plan de développement soit mis en place. En transition, les armateurs doivent s'engager, dans la principale convention collective nationale, à une proportion minimale de résidents inscrits à l'ENIM à bord et dans les compagnies. Nous n'acceptons plus d'être la variable d'ajustement au grès des crises économiques ou sanitaires. A l'inverse ils doivent être au cœur des effectifs et des compétences constituant un pool national dont les droits renforcés et clarifiés sont garantis et pérennes.

Les décisions d'effectif sur la flotte au RIF doivent être renforcées :

- Tous les postes doivent pouvoir être occupés par des résidents. Il en va de la formation et de la préservation des compétences ;
- Les évolutions technologiques et les modifications des expéditions maritimes doivent conduire à la création de nouveaux postes. Le RIF doit être exemplaire, avec des effectifs suffisant qui garantisse les temps de repos prévus à la MLC 2006.;
- Les comités de sécurité à bord prévus à la MLC 2006 doivent être mis en place ;
- Les temps d'embarquement doivent être redéfinis à la convention collective nationale AdF ;
- Les salaires conventionnels minimum doivent être revalorisés ;
- Les fonctions de Capitaines, Second Capitaines, Chefs et Seconds doivent être résidents francophones.

Contrôle de la flotte internationale

- Les navires battant pavillon de complaisance passant par les ports européens devraient être plus contrôlés par les États du port. Trop souvent, les armateurs décident d'opérer sous pavillon de complaisance pour réduire les coûts et leur responsabilité. Ils envoient les navires en fin de vie pour démantèlement en Asie (Inde, Pakistan, Bangladesh). Le travail s'y effectue dans des conditions dramatiques pour l'environnement et la sécurité des travailleurs.
- Il faut des PSC rigoureux qui débouchent sur la détention effective des navires en infraction avec la réglementation internationale. En particulier lorsque les marins sont embarqués pour des durées supérieures à celles prévues par la MLC. Contrôler le respect de la réglementation en matière de temps de repos qui est aujourd'hui un problème majeur pour la sécurité maritime, le personnel et tout particulièrement pour les officiers supérieurs.
- Que l'UE et l'OMI s'interroge sur la mise en place de normes et standards mieux-disant en terme de formation et de qualification imposant une STCW de haut niveau. C'est une idée que nous portons depuis de nombreuses années avec ETF, afin d'apporter une véritable plus-value aux marins du continent, et de protéger leurs emplois.
- Que les marins soient autorisés à mettre pied à terre dans tous les ports.

Europe

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession

La politique européenne de transport maritime est devenue synonyme d'une concurrence non réglementée, faussée, qui favorise ceux qui cherchent à se cantonner au moins disant social et salarial. Cette méthode est un moyen commode permettant aux principaux intérêts du secteur de minimiser leurs coûts en appliquant des normes moins exigeantes, en s'épargnant des obligations qu'ils devraient remplir envers les gens de mer, comme la protection sociale, s'ils battaient pavillon d'un État membre. L'avantage concurrentiel que confère ce non-respect des législations nationales aux navires battant pavillon de complaisance est dénoncé par l'ETF. Ces pratiques minent les gens de mer et les armateurs européens opérant sous registre national. Tant qu'un protectionnisme social ne sera pas imposé dans les eaux européennes, nous assisterons à la déroute d'un des gros bastions de l'emploi de gens de mer européen. Les navires assurant des services réguliers de transport de passagers et transport par transbordeurs.

Le dialogue social avec l'Association des Armateurs Européens (ECSA) — établi dans le cadre du Comité de dialogue social sectoriel (CDSS) — ne renforce pas la confiance des syndicats dans la capacité des partenaires sociaux à relever les nombreux défis. Il existe en effet, un large sentiment de déception et de frustration dû à l'absence d'implication et de volonté de la part de l'ECSA de s'engager dans un dialogue social conduisant à la conclusions d'accords collectifs pour notre secteur. Comme le préconise ETF dans son manifeste il faut engager un retour sous pavillon national des États membres (registre primaire) du tonnage afférent à l'UE afin d'éviter les conséquences désastreuses d'un secteur déréglementé où règnent la concurrence déloyale et le dumping social. Arrêter Le recours croissant à des poursuites pénales contre les gens de mer après un accident survenu en mer qui aboutit à des mises en détention ou à de lourdes amendes injustifiées à des officiers et des commandants de navire. Pouvoir circuler librement pour les gens de mer : lors d'un transfert, d'un transit ou d'une permission à terre.

Seconde partie ...

Notre régime spécifique

- Les officiers de la FOMM-UGICT CGT sont attachés à leur régime spécifique, des plus anciens qui existe et des plus adapté à nos conditions de travail. Nous constatons que ce régime plafonne, à leur avantage, les cotisations des employeurs, voir les exonère totalement au RIF par rapport au régime des travailleurs du privé. Pourtant, le mécanisme de cotisation et de liquidation est des plus transparent pour les navigants. L'ENIM est un vrai régime à prestation et cotisation définies. Chacun est à même de connaître le niveau de sa cotisation et le montant auquel il aura droit, quel que soit l'option réglementaire choisie pour son départ. C'est pourquoi nous souhaitons :
 - Que notre régime ENIM reste le socle du mécanisme de calcul des pensions comme le régime général l'est dans le privé.
 - Que l'ensemble des armateurs soit de nouveau soumis aux cotisations obligatoires ;
 - Qu'il intègre l'ensemble des droits acquis dans les autres régimes du privé afin de supprimer la décote appliquée aujourd'hui aux poly-pensionnés ;

Formation professionnelle

La formation à nos métiers a connu des modifications importantes lors des dix dernières années. La convention STCW, les directives européenne et la normalisation des référentiels produit aujourd'hui des inégalités et des aberrations parmi les navigants. Les revalidations quinquennales engagent la signature à l'OMI de l'Etat français. Les coûts de la formation, le

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession

contrôle des centres agréés et des contenus doivent être assumés par la formation professionnelle et le ministère de tutelle. L'OPCO et le CPF n'ont rien à voir dans l'accès à ces formations. Les frais aujourd'hui assumés par les marins, les armateurs ou pôle emploi créent des inégalités inacceptables devant la loi et des injustices envers les navigants.

- Un modèle de prise en charge équitable et transparent doit être mis en place.

Des cursus de formation en filière initiale ou professionnelle doivent être établis sans avoir recours à de faux chômeurs.

- Nous revendiquons la création d'un FONGECIF maritime mutualisé qui permette aux marins d'interrompre leur contrat au moins une fois dans leur carrière maritime au profit d'un diplôme supérieur dans le cadre d'un parcours identifié pour une formation de plus de 6 mois.

Pénurie d'officiers et l'ENSM qui s'essouffle

Nous défendons une formation de qualité exemplaire en matière de respect des minimas requis par la STCW. Dans ce cadre, nos métiers doivent reposer sur une académie pourvue d'établissements publics avec des enseignants recrutés et rémunérés en respectant un juste équilibre entre l'expérience maritime et les qualifications requises pour des programmes de formation de haut niveau. Ces derniers mois, nous avons eu l'occasion de déplorer les conséquences de la réorganisation de l'ENSM sur les vocations et le niveau de recrutement. A notre connaissance, c'est l'un des rares établissements supérieur à éclater le cursus sur deux sites distants de 1000 km sans capacité d'hébergements. C'est également l'une des rares Ecoles qui ne propose pas d'échanges, autant pour les enseignants que les élèves avec les grandes académies maritimes à l'international. Une Ecole qui ne favorise en rien le recrutement d'étudiants étrangers, en particulier auprès des pays francophones. Nous craignons que les diplômes et brevets ne soient dévalorisés par des reconnaissances expéditives d'expériences maritimes sous couvert de services accomplis dans la Marine Nationale, dans le même temps que les marins issus de la profession sont soumis, à juste titre, à un parcours validé et reconnu de VAE, jugé par leurs pairs, l'Académie et les DIRM.

Dans ces conditions, nous redoutons que l'objectif arbitraire de doubler le nombre d'étudiants ne crée une baisse du niveau de recrutement et un effet d'aubaine pour des candidats qui n'embarqueront jamais ou ne trouverons pas d'embarquement. Enfin, nous nous interrogeons sur la convocation soudaine d'une mission de formation d'ingénieurs et de constitution de laboratoires recherche pour une institution qui a pour objectif principal de former des officiers navigants.

Les navires autonomes ...

Voilà typiquement un « *sujet* » qui nous amène en dessous de la ligne de flottaison acceptable. Un dossier sorti du chapeau. Nous devinons le besoin de créer un nouveau marché télécommandé par quelques apprenti-financiers issues de la grande muette. Un thème marginal qui évite de mettre sur la table le profond changement de notre profession et de ses métiers. La charge de travail des marins a augmenté sur tous les postes. L'hyper connexion des expéditions maritimes conduisent les bords à augmenter le nombre des escales et crouler sous les tâches administratives au détriment de la sécurité de la navigation. Les effectifs sont souvent insuffisants au regard de la sécurité prévue au code ISM, à la STCW ou des normes de la MLC 2006. La recrudescence des accidents, la perte des containers en mer ou autres incendies en sont une illustration dramatique qui nuit à l'image du trafic maritime. Nous mettons à l'ordre du jour la création de nouveaux profils de postes embarqués pour certains types d'expéditions.

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession

Le Collectif de Direction

FOMM UGICT CGT

Secrétaire Général : Emmanuel CHALARD;

Trésorier/Secrétaire Général Adjoint : Matthieu EBRAN;

Secrétaire Général Adjoint : Simon CLOVIS HYVERNAT;

Coordinateurs pour les secteurs de navigation :

- **Grands Ports Maritimes** : Fanny CROAJOU;
- **Remorquage** : Matthieu EBRAN;
- **Offshore** : Brice BUSSY;
- **Long Court** : Simon CLOVIS HYVERNAT;
- **Ferries** : Ludovic FATOU;
- **Phares & Balises** : Benjamin HAUVESPRE;
- **GASPE** : Emmanuel CHALARD

Contrôleur aux comptes : André COUSTRE PANIER ;

Référent Harcèlement : Emilie LE MARECHAL;

Depuis 1894, plus d'un siècle voué à la défense de la profession