

PARTIE I : L'Europe et le Code des Transports

Selon le livre V du **Code des transports**, au « Titre 1 : Dispositions générales, **Article 3** : *Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire (...).* »

Proposition 1. Contrat: La FOMM UGICT CGT revendique que le **Code des transports** s'impose à tous les marins français ou résident en France quelque soit le registre. Tout marin français ou résident en France doit bénéficier d'un contrat d'engagement maritime de droit français rattaché à une convention collective de branche étendue et impérative correspondant à son secteur de navigation.

Le RIF en 2005 ...

Dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, les navires de commerce au long cours, au cabotage international et à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres, le RIF a été créé par **la loi du 3 mai 2005**. « Article L5612-3 : *A bord des navires immatriculés au RIF, les marins membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % (...), des ressortissants d'un Etat membre de l'UE, (...). Le respect de l'obligation (...) peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au RIF exploités par cet armateur.* »

Proposition 2. RIF : la FOMM UGICT CGT revendique que le pourcentage de ressortissants européens soit réévalué à 50 % et calculé par navire.

Elle revendique que pour les extracommunautaires, des accords bilatéraux soient signés avec les pays fournisseurs de main d'œuvre francophone. Pour ce faire, la FOMM UGICT CGT se positionne pour que des accords de coopération soient signés avec les académies maritimes des pays francophones pour assurer des standards de connaissance reconnus mutuellement.

« Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, (...) est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. » Avec d'autres fédérations maritimes, la FOMM dénonce que ce point fasse l'objet de trop nombreuses dérogations produites par le guichet unique du RIF et est très clairement insuffisamment contrôlé et sanctionné sur la flotte. Elle dénonce l'absence de volonté et de moyens, tant au niveau des inspecteurs PSC, FSC, que de l'inspection du travail.

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

La France et la Loi 2016-816 du 20 juin pour l'économie bleue ...

Depuis dix ans la vie des armateurs s'est vue simplifiée administrativement et soulagée financièrement : Guichet Unique du RIF ; Absence de frais d'hypothèque maritime ; Mesures fiscales ou d'exonérations : Exonération de TVA et de droits de douane ... ; Exonération du droit annuel de francisation et de navigation ; Réduction des contributions à 11,6% (au lieu de 35,6%) à l'ENIM. On nous dit « *ce dispositif permet de soutenir l'emploi maritime et de renforcer la compétitivité économique des entreprises de transport ou de services maritimes soumises à une importante concurrence internationale.* » Le compte n'y est pas. Le nombre d'officiers ENIM embarqués au prorata de la flotte RIF ne fait que diminuer dans la plupart

Proposition 3. Impot : La FOMM UGICT CGT revendique l'égalité de traitement des marins suivant le genre de navigation. Si le marins navigue sur un cycle de navigation supérieur à 3 semaines On et 3 Off sur plus de 183 jours embarqués glissants sur 12 mois, il doit être exonéré.

Le Registre Wallis et Futuna ...

Pourra-t-on enfin parler de registre français en l'absence d'application du Code du transport, des conventions collectives nationales ou du Code de la sécurité sociale pour les résidents français ? Nous ne mettons pas en cause le fait qu'un armateur crée son siège dans les territoires d'outre-mer. **La FOMM revendique** des contrat d'engagement maritime directs de droit français avec l'armateur pour tous les marins français ou résident en France.

Lutte contre le dumping social & Flotte stratégique ...

Au niveau national, la FOMM, aux côtés de la FNSM, a défendu les règles applicables aux Ferries sur le TransManche suite au COVID et au Brexit. Par un préavis de grève commun, une semaine de mobilisation exceptionnelle en Méditerranée conclue par une journée de grève sur tous les ports en mars 2023, le Secrétaire d'État à la mer a concédé, par décret d'étendre l'exclusion du RIF des Ferries sur la Manche. La proposition de loi du député Le Gac et les décrets d'applications, s'ils limitent la durée d'embarquement à 2 semaines, se contentent d'une régulation dans le cadre européen du Traité sur les prestations **temporaires** de service maritime.

Proposition 4. Premier registre : la FOMM UGICT CGT revendique que toute activité pérenne d'exploitation de lignes régulières de transport maritime à partir de ports français soit régie par la règle du traité européen (TFUE) sur la liberté d'établissement. A la différence de la libre prestation de service, temporaire, où le décret *État d'accueil* s'applique, la règle européenne du TFUE aux activités pérennes de libre établissement impose le pavillon français premier registre et l'application de la totalité du droit social maritime français.

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

Le pavillon premier registre doit être obligatoire aux activités préennes suivantes : Les Ferries et les lignes de Fret à partir de port français ; Le Cabotage national ; Les activités de surveillance et de maintenance des EMR ; Les activités de service portuaires et de travaux maritimes dans les eaux territoriales ; Les activités d'assistance aux services de l'État, DGA, DGAMPA etc ...

Dans le cadre des activités temporaires de prestation de service à partir de ports français, il ne peut y avoir recours aux pavillons extra-communautaires comme le prévoit le Code des douanes. Le décret Etat d'accueil s'applique aux marins.

Au niveau européen, la FOMM revendique que toute activité de cabotage dans les eaux communautaires soient réservées au pavillons européens premier registre. L'application de la MLC2006 en Europe doit être réévaluée par les États membres en vue d'améliorer la directive sur le droit social maritime européen.



Les DRONES maritimes ...

Le Comité interministériel de Mme la Ministre GIRADIN avait décidé en 2021, par ordonnance, en dehors de toute consultation, de définir une catégorie d'engins flottants qui ne sont plus des navires au sens du Code des transports. L'Article L5000-2-2 est ainsi ordonné « *Un drone maritime est un engin flottant de surface ou sous-marin opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel, passager ni fret à bord, et dont les caractéristiques techniques, notamment les limites de taille, de puissance et de vitesse, sont définies par voie réglementaire, sans que sa jauge brute puisse être supérieure ou égale à 100.* » **La FOMM** a provoqué plusieurs prises de positions intersyndicales, préavis de grève avec la FNSM et journées d'action CGT pour limiter le champ dérogatoire aux conventions de l'OMI pour ces engins. Aujourd'hui ils sont limités à 200 joules et à 16 mètres.

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

Proposition 5. Drones : La FOMM UGICT CGT revendique

La limitation de responsabilité du capitaine du navire abordé ;
L'obtention d'un brevet de Capitaine 200 pour les capitaines des Drônes de surface ;
la présence d'un navire opérationnel/assistance dans les 500 mètres des opérations ;

Tant que nous n'obtiendrons pas satisfaction sur ces points, tout équipage de navire susceptible de naviguer dans la zone des opérations de Drones maritimes ne respectant pas ces conditions pourrait engager son droit de retrait et être soutenu en cela par la FOMM UGICT CGT, ses syndicats et sections syndicales.

Les navires autonomes ...

La réglementation internationale de l'OMI se met en place autour des directives en vue de la rédaction d'un CODE **Maritime Autonomus Surface Ship** (MASS). La FOMM UGICT CGT, en tant qu'adhérente à l'ITF et membre de la section ad hoc est régulièrement informée et consultée sur les discussions qui ont lieu au sein des réunions de travail à Londres sur ce point.



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

PARTIE II : Le droit social maritime national

Notre Régime spécifique ...

Retraites : Nos dernier congrès ont défini une position de défense de notre régime de base reposant sur 3 piliers, 2% par an sur le salaire forfaitaire, 37,5 annuités et possibilité de liquider à 50 ans et 55 ans. Nous nous sommes toujours opposés au NetWage qui induit un adossement de l'ENIM à la CNAV via Bercy sans accroître le nombre d'officiers à bord des navires sous RIF, bien au contraire. Nous sommes dans l'une des rares professions qui ne bénéficie pas d'une complémentaire.

Proposition 6. Retraites : La FOMM UGICT CGT revendique le maintien des 3 piliers 2 % par an, 37,5 années de cotisations et âge de départ 50/55 ans.

Sécurité sociale : Nous revendiquons la constitution d'une branche Accidents du Travail et Maladies professionnelles pilotée par le CA de l'ENIM, doté d'un comité technique spécifique au commerce. Enfin nous défendons la nécessité d'une cotisation armateur et de la reconnaissance à terme de la faute inexcusable de l'armateur.

Proposition 7. AT/MP : La FOMM UGICT CGT revendique la mise en place d'une branche AT/MP avec cotisation armateur et reconnaissance de la faute inexcusable.

Définir les collèges officiers ...

Le livre V du Code des transport donne 3 définitions applicables aux marins à l'article L5511-4 :

- 1° Le terme " capitaine " désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;
- 2° Le terme " officier " désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;
- 3° Le terme " maître " désigne les maîtres d'équipage ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.

Proposition 8. Officier : La FOMM UGICT CGT revendique que soit considéré **officier**, au sens des collèges électoraux dans les entreprises d'armement maritime, le **marin au pont** titulaires d'un brevet de **Capitaine 500 UMS** ou le **marin à la machine** titulaire d'un brevet de **Chef 3000 Kw**, officier au rôle d'équipage sur un navire de plus de 750Kw ou de plus de 200 UMS

Nos conventions collectives nationales ...

ADF : Malgré des accords salariaux, les négociations piétinent, en particulier sur la question des limitations des temps d'embarquement et la généralisation du recours au temps partiel.

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

La FOMM propose d'ouvrir des négociations pour qu'ADF s'engage sur un taux de marins français ou de résidents en France au rôle par navire.

GASPE : Les négociations se poursuivent pour que la Branche soit étendue aux activités de maintenance et de surveillance aux EMR. A la demande de la FOMM, les discussions ont été engagées pour définir le temps de travail aux cycles de moins de 6 semaines et celles applicables aux astreintes.

APERMA : Une convention collective bien ficellée au Remorquage portuaire depuis des années grâce aux représentants CGT et seule branche à définir les astreintes dans le maritime. Chaque année la négociation porte sur l'évolution de la grille de salaire pour les Ports de toute taille face aux volontés de certains opérateurs de ne pas réévaluer les salaires ou de s'extraire de l'extension du résultats des négociations.

Restructuration des Branches maritimes (Convention collectives nationales, CCN)...

L'article L2314-11 du Code du Travail sur les collèges électoraux dans les établissements doit renvoyer les marins à un article du Livre V du Code du transport définissant la mise en place des collèges navigants dans les entreprises d'armement maritime. Il définira un seuil pour le collège navigant et un autre pour le collège officier.

Le Livre V du Code des Transports par le décret 2005-305 définit les éléments dérogatoires au Code du travail encadrés par des branches suivant les secteurs de navigation :

Le Cycle inférieur à 3 semaines On et 3 Off à l'article 13 : *Le travail peut être organisé sous forme de cycles alternant périodes d'embarquement et périodes à terre. **Dans ce cas, une convention** ou accord collectif, ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir que la durée hebdomadaire du travail mentionnée à l'article 24 du code du travail maritime et le décompte des heures supplémentaires s'apprécie sur une période de deux semaines consécutives ou sur un cycle d'une durée maximale de six semaines.*

Article 4 *La durée maximale quotidienne de travail effectif à bord des navires (...). Lorsque le travail à bord est organisé par cycle (... qui) **ne dépasse pas six semaines**, (...) peut atteindre une limite maximale de quatorze heures en application d'un accord ou **d'une convention collective. Cette convention** ou cet accord prévoit des modalités de compensation adéquates, sous forme d'allongement des périodes de congés, de regroupement de celles-ci ou d'octroi de repos supplémentaires et précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.*

Article 7 (...) *la durée maximale de travail (...). Lorsque le travail à bord est organisé par cycles (...), la durée maximale de travail par période de sept jours peut être dépassée, dans la mesure où cette possibilité est prévue **par convention** ou accord collectif. (...) **La convention** ou l'accord mentionné à l'alinéa deux prévoit des mesures compensatoires et précise les modalités de prise du repos hebdomadaire, notamment lorsqu'il est différé.*

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

Le Remorquage à l'article 6 : I. - La durée maximale quotidienne de travail, (...) peut être dépassée et atteindre la limite maximale de quatorze heures, conformément à **une convention** ou un accord collectif (...) **La convention** ou l'accord collectif prévus au premier alinéa prévoit, en contrepartie de cet allongement de la durée maximale quotidienne du travail, des mesures compensatoires de réduction du temps de travail, sous forme d'allongement des périodes de congés ou d'octroi de repos compensatoires. **Cette convention** ou cet accord précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent. II. - Pour assurer la continuité du service de veille et de sécurité, dans les ports et les rades, à bord des remorqueurs qui ne sortent pas des ports et rivières ou de la partie maritime des fleuves et rivières, **un accord national étendu ou une convention collective de branche étendue** peuvent, dans le cadre d'une organisation du travail par cycles, porter cette limite à seize heures, (...).

Article 10 Au **remorquage portuaire**, les **conventions** ou accords pris en application de l'article 9 sont obligatoirement des accords étendus (...).

Les navires à Passager à l'article 11 : A bord des navires à passagers, **une convention collective ou un accord de branche** ou un accord d'entreprise peut prévoir que le repos quotidien peut, sous l'autorité du capitaine, être scindé en plus de deux périodes, dans la limite de six, dans la même période de vingt-quatre heures.

La FOMM, dans le cadre de la restructuration des branches maritimes, revendique auprès de M. Berville et du Ministre M. BECHU, la préservation de spécificités conformes aux dispositions dérogatoires au Code du Travail, prévues au décret 2005-305 du Code des transports sus-citées, spécifiques à certains secteurs de navigation.

L'article L2261-32 du Code du Travail sur la restructuration des branches doit renvoyer les marins à un article du Livre V du Code des transports. Celui-ci doit donner un caractère impératif au minimum à 2 branches maritimes dont celle inférieure à 3/3 semaines renvoie à 100 % des contrats d'engagement maritimes avec l'armateur.

Proposition 9. Branches : La FOMM UGICT CGT revendique le rétablissement des Collèges navigants et officier dans le livre V du Code des Transports que 2 Branches maritimes impératives soient introduites au Code des Transports avec chacune 3 chapitres spécifiques :

Une branche maritime navigation nationale avec cycles inférieurs à 3/3 semaines : Services portuaires APERMA ; Navigation côtière GAPSE ; Cabotage national / Ferries ADF.

Une branche maritime navigation internationale au-delà de 3/3 semaines : Long Cours/Cabotage International ADF ; Croisière ; Yachting.

Travaux de réécriture renvoyés dans les branches : La FOMM a fait la proposition de la mise en place d'une commission paritaire sur la représentativité tous les 4 ans après clôture

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

du cycle électoral pour permettre une image de la représentativité Personnels Exécution et Officiers au global et par chapitre à la branche. La FOMM souhaite que les branches exercent leur primauté sur la désignation des DS par collège navigant. Les organisations syndicales représentatives à chaque collèges pourront désigner un DS.

L'École Nationale Supérieure Maritime ...

Nous défendons une formation de qualité exemplaire en matière de respect des minimas requis par la STCW 2010. Nos métiers doivent reposer sur une académie publique 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.

Nous avons toujours déploré les conséquences de la réorganisation de notre institution de formation maritime sur les vocations et le niveau de recrutement.

Nous partageons la déclaration CGT des personnels de l'administration de la mer auprès du Directeur des affaires maritimes. Ni les moyens d'une École d'ingénieur et plus une Hydro ...

Depuis des années nous demandons la mise en place d'une commission ad hoc avec les représentants des officiers navigants pour échanger sur l'avenir de cette institution qui communique beaucoup sur les réseaux mais qui va mal ... Nous demandons également que l'ENSM délivre des certificats et qualifications agréées par l'OCIFM et l'IMCA pour l'Offshore, le pétrole et gaz.

Pour les filières A et B, les modules d'enseignement sont mélangés sur la durée de la formation pénalisant financièrement les marins ayant acquis des modules l'année précédente ou par VAE à allonger leur durée de double résidence et de rémunération de substitution.

Proposition 10. Diplômes : La FOMM UGICT CGT revendique que le calendrier des cours recoupe les référentiels des MODULES d'enseignement.

PATRIE III : Europe et Internationale

European Transport Federation (ETF) et International Transport Federation (ITF) :

- *Remorquage : implication dans le groupe de travail ;*
- *Offshore : implication dans le groupe de travail ;*
- *CE Européen, étudier et voir possibilités avec les syndicats étrangers de mise en place de CE européen dans les sociétés multinationales suivant les demandes des syndicats ;*
- *Travail avec ETF sur le rapport sur la conditionnalité des aides d'état du Forum ITF de l'OCDE;*
- *La FOMM UGICT CGT présentera un candidat au poste d'inspecteur ITF sur la façade Méditerranée ;*

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