



Organe fédéral "Le Travailleur de la Mer"

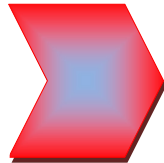
FÉDÉRATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES



Montreuil, le 03 mars 2015

INFORMATION ET APPEL A TOUS LES MARINS, DANS TOUS LES SECTEURS DE NAVIGATION

LOI MACRON



UN AMENDEMENT POUR LIQUIDER L'EMPLOI DES MARINS FRANÇAIS, LEURS DROITS COLLECTIFS, ET LEUR REGIME PARTICULIER ENIM !!

Cher(e)s camarades, chers ami(e)s Marins, l'heure est grave.

La loi **MACRON**, déjà néfaste pour l'emploi et l'ensemble des droits des salariés, s'est dotée d'un amendement n°2820 à la demande du Secrétaire d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Alain VIDALIES, qui **légalise les sociétés de « Manning » en France pour les navires battant pavillon étrangers et au RIF !**

Cette revendication d'Armateurs de France avait pourtant été rejetée en commission tripartite par notre fédération CGT, majoritaire chez les personnels navigants d'exécution.

Ce gouvernement -de plus en plus illégitime- qui ose affirmer défendre les valeurs de la République et l'Intérêt Général, vient donc **de légaliser la complaisance dans tous les secteurs de navigation et de signer les lettres de licenciement avec la casse des droits et acquis sociaux de tous les marins français !**

Regardons d'un peu plus près quelles seraient les **conséquences pratiques de cet amendement** s'il était définitivement adopté avec la loi **MACRON** :

NAVIRES ARMES SOUS PAVILLON FRANÇAIS 1^{ER} REGISTRE DANS LES SECTEURS EXCLUS DU RIF

Tel que défini par le règlement européen n°3577/92 concernant le cabotage maritime intérieur aux États membres, la loi de 2005 portant création du RIF, et l'application qu'en fait le gouvernement (*), sont concernés :

- Les navires exploités exclusivement au cabotage national ; les navires au cabotage national assurant la desserte des îles, les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou internationales selon une liste fixée par décret (Transmanche et Maghreb) ;
- Les navires assurant des prestations de service dans les eaux territoriales françaises tels que remorquage, lamanage, pilotage, balisage, dragage, travaux portuaires, extraction de matériaux et travaux publics en mer, les activités d'exploration ou d'exploitation off shore, hors opérations ponctuelles.

- Les navires de pêche professionnelle.

Ainsi, tous ces secteurs de navigation, sans exception, sont soumis ou peuvent être soumis à la libre installation et la libre concurrence de navires sous pavillon étrangers, équivalents au RIF, pourtant interdit dans ces secteurs par le précédent Gouvernement, suite à nos luttes, et qui représentent 80% de l'emploi des marins d'exécution français.

Aussi, afin d'interdire toute concurrence déloyale pour pérenniser nos emplois et les développer pour les jeunes issus des écoles maritimes, nous avons proposé une loi «1^{er} Registre» Français, comme il existe une loi RIF.

Le Gouvernement n'a pas retenu cette solution, pourtant la plus efficace, **mais à l'appui de nos luttes en grève, s'est engagé à imposer, par le contrat de travail, le respect des règles françaises**, en matière sociale et de droit du travail, tant les dispositions législatives, réglementaires que conventionnelles.

(*) : Lettre du 27 mars 2013 du Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric CUVILLIER, répondant à Madame Isabelle PASQUET, Sénatrice, porteuse avec son Groupe au Sénat d'une proposition de loi enregistrée le 22 mars 2012, rendant obligatoire le pavillon français 1^{er} registre pour tous navires au cabotage national et basés dans les ports français pour naviguer dans les secteurs exclus du RIF.

Pour ce faire le Ministre, Frédéric CUVILLIER, s'était engagé auprès de notre fédération par lettre du 8 janvier 2014, au nom du Gouvernement, à adopter deux mesures phares :

1. **L'obligation pour l'armateur, quelle que soit la nationalité du pavillon, que le contrat de travail conclu avec le marin soit un contrat d'engagement maritime de droit français (Et non pas seulement traduit en français !), ce qui dans ces secteurs de navigation interdit le recours aux sociétés de Manning, et par conséquent interdit la mise à disposition du marin étranger avec le statut de travailleur détaché !**
2. **La mise en œuvre d'une nouvelle législation en 2014 qui n'a jamais vu le jour, devant mettre en œuvre, notamment, cette obligation républicaine d'un contrat de travail de droit français** renforçant ainsi l'ensemble des conditions sociales appliquées aux salariés engagés sur tous les navires exerçant des activités régulières dans les eaux territoriales françaises et basés dans les ports français.

On connaît la suite, après un nouvel appel à la grève de notre Fédération, le 26 juin 2014, afin d'obtenir -entre autres- la mise en œuvre rapide et complète du Décret « État d'accueil », le Conseil d'État a retiré l'obligation de contrats d'engagements maritimes de droit français pour les Services Publics sur des motifs juridiques.

La loi devant tout régler pour tous les secteurs de navigation exclus du RIF, pourtant promise à plusieurs reprises par Frédéric CUVILLIER, n'est jamais sortie avant le départ de celui-ci et voici qu'à présent et en douce, et avec des mensonges, **au lieu de légiférer pour faire respecter la législation française aux navires sous pavillons étrangers autorisés à naviguer en France, le Gouvernement veut légaliser les sociétés de Manning avec la précarité et le statut de travailleur détaché pour les marins qui vont travailler au pays des droits de l'homme ; et les licenciements pour les marins français dès que leurs armements se retrouveront en difficulté économique face à cette concurrence déloyale.**

Sans doute est ce cela l'esprit du 11 janvier, réformer contre l'Assemblée Nationale et l'emploi des citoyens français pour remplir les caisses des patrons voyous et se plier aux exigences des financiers et technocrates de Bruxelles...

NAVIRE ARMES AU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Sont concernés : *Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international et les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.* Ce pavillon de second registre français crée en 2005 à la demande d'Armateurs de France (MEDEF Maritime) représente 20% de l'emploi des marins d'exécution

français. Il devait garantir le maintien et le développement des navires sous pavillons français des armements français soumis à la concurrence internationale dans des secteurs dérèglementés, sur le modèle des pavillons internationaux européens. **Bien entendu cela devait préserver l'emploi des marins français** dans les secteurs de navigation concernés voire le développer, le rapport De Richemont, auteur de la loi, parlait même d'un potentiel de 50000 emplois !

Pour ce faire, le Gouvernement de l'époque adopta un dispositif d'ensemble :

- Légalisation de l'embauche des marins étrangers via des sociétés de Manning, instaurant ainsi la précarité et le moins disant social en règles. 25 à 35% de l'équipage de conduite du navire (effectif minimum) doit être issu de l'espace économique européen (31 pays à ce jour font partie de l'EEE avec de forts écarts de salaires et de niveau social.) Et 65 à 75% de l'équipage peut être originaire des pays extracommunautaires.

A titre d'exemple, les normes sociales internationales OIT qui s'appliquent à bord de ces navires fixent le salaire de base d'un matelot qualifié à 592 dollars au 1^{er} janvier 2015, pour 208 heures de travail et 3 jours de congé par mois.

- Exonération totale de contributions sociales patronales pour armateurs de ces navires, ENIM inclus pour les marins français.
- Instauration de la Taxe au tonnage en lieu et place de l'impôt sur les sociétés et GIE fiscal permettant de renouveler les navires avec de fortes déductions d'impôts et une exonération d'imposition sur les plus values pour les propriétaires.

Les aides publiques de soutien représentent entre 70 et 75 Millions d'euros par an et le coût de la taxe au tonnage pour l'État s'élevait à 200 Millions d'euros en 2009 (Dernière source Assemblée Nationale, avis au projet de Loi de Finances 2014).

Hélas, tout cet argent public offert au soutien et au bénéfice des armateurs français au nom de l'harmonisation ultra libérale avec d'autres pays d'Europe, n'a pas créé d'emploi au global, **bien au contraire puisque nous ne pouvons, aujourd'hui, que constater la baisse des marins français :**

« Au premier semestre 2014, les effectifs de la flotte de transport ont poursuivi leur baisse. Ce semestre a été marqué par la sortie de sept navires dont la presque totalité de la flotte MAERSK... » Extrait des statistiques du Ministère de la flotte de commerce sous pavillon français au 1.07.2014

Autre exemple parlant : **CMA-CGM, installé en France, a bénéficié de tellement d'argent public qu'on ne compte plus, dont 150 Millions d'euros injectés**

récemment par le FSI avec un nouveau plan social à la clé, et **immatricule au RIF seulement 22 navires sur les 430 qu'il possède** avec en tout et pour tout, environ 500 emplois de navigants français issus des accords d'entreprises passés et toujours en vigueur.

Cette loi permettant aux armateurs français de maintenir et développer leurs activités sans aucun marin français à son bord n'a donc pas eu les effets escomptés.

VIDALIES et MACRON, sans tenir compte de l'avis des organisations syndicales majoritaires, affirment donc, à leur tour, que -sans contreparties obligatoires en matière d'emploi- plus de libéralisation et de dérèglementation dans la Marine Marchande vont préserver et relancer l'emploi de navigants français...

La légalisation des sociétés de Manning en France renforcerait non seulement ce modèle pour les marins sur la base des normes minimales internationales et dans la précarité permanente puisque mis à disposition par ses sociétés, ils ne sont pas engagés par l'armateur ; mais ce principe s'inscrirait à présent dans la loi française permettrait aussi de recruter les marins français par ce système, les rendant précaires à vie !

Certains ne se priveraient sans doute pas non plus de leur proposer des contrats de travail à des normes inférieures à la convention collective française et aux accords d'entreprise en vigueur mais respectant les normes internationales !

Non seulement ce serait la fin du CDI et des déroulements de carrière pour les marins français, mais il y a fort à parier qu'une telle mesure législative, si elle entrait en vigueur, tirerait les accords et la convention collective vers le bas avec de fortes tentations de licencier des marins titulaires d'un CDI pour les remplacer par des marins précaires, même français, engagés grâce à ses sociétés de Manning.

Il faut d'ailleurs souligner que le précédent Gouvernement de droite avec la loi RIF n'avait même pas pensé aller jusque là, au nom du principe républicain et constitutionnel d'égalité des citoyens français devant la loi, car il avait inscrit dans la loi l'application du code du travail maritime pour les marins français maintenant l'obligation de les engager directement par un contrat d'engagement maritime :

Article 3 de la loi RIF initiale puis transposé dans le code des Transports :

« Au sens de la présente loi, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à

l'exploitation du navire. Les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec ces fonctions bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports. □ Les navigants résidant en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II de la présente loi. (Titre II : Statut des navigants résidant hors de France) ». Voir également décision du Conseil constitutionnel du 28 avril 2005.

➡ La FNSM CGT ne conteste pas qu'une politique maritime de soutien public est indispensable à la filière, nous la jugeons même largement insuffisante en matière de financements publics et d'aides au renouvellement des navires sous pavillons français ;

➡ La FNSM CGT réaffirme qu'elle doit être conditionnée à une réglementation adaptée aux différents secteurs de navigations imposant des normes environnementales et sociales respectueuses du droit français et de nos garanties collectives, afin de pérenniser et relancer l'emploi maritime français !!!

Cette nouvelle législation, au contraire, aggraverait la dérèglementation et la libéralisation du transport maritime français, et acterait le déclin de l'emploi maritime français avec des conditions de travail, de rémunération et de vie dégradées pour les marins français jusqu'à leur extinction.

C'est d'autant plus inacceptable que la convention maritime internationale 2006 engage les États membres à avoir une politique nationale de stabilité de l'emploi :

1. *Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente. (Titre 2. Conditions d'emploi - Règle 2.8- Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer)*

Et rien dans la convention maritime internationale de 2006 ratifiée par la France n'a pour effet:

a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer. Il convient

de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.
(Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire / Règle 1.4 Recrutement et placement.).

D'autres choix sont non seulement possibles mais sont aujourd'hui indispensables au maintien et à la relance de milliers d'emplois de marins français dans le cadre d'une politique de relance industrielle nationale. François HOLLANDE en campagne avec sa feuille de route « Le Défi maritime français » disait en 2012 : "Il n'y a de grand pays maritime écouté et respecté au niveau international que vertueux dans ses politiques et impulsions nationales"

Pour ce faire, la FNSM CGT réclame et propose :

- **Le retrait immédiat et l'abandon de cet amendement** immonde porté contre les marins français
- **La remise en service du Bureau Central de la Main d'Œuvre Maritime en lien avec le Service Public de l'emploi de chaque façade maritime**, afin de faciliter l'accès à l'emploi des marins qualifiés et diplômés au service des différents armements français où toutes les offres d'emplois seront regroupées
- **Le respect du Pavillon français 1^{er} Registre et de ses règles** pour tous les navires autorisés à naviguer dans les secteurs exclus du RIF et basés dans les ports français (*loi et règles de l'Etat d'accueil*).
- **Pour les navires autorisés à naviguer sous pavillon tiers dans les secteurs du 1^{er} Registre,**

Par conséquent,

**LA FEDERATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES CGT APPELLE
TOUS LES MARINS, DE TOUS LES SECTEURS DE NAVIGATION,
A ETRE PRETS A SE MOBILISER ET A SE BATTRE
DANS LES PROCHAINES SEMAINES !**



Pour le rejet de la loi MACRON et de cet AMENDEMENT qui signe nos futures lettres de licenciement, l'absence d'avenir pour les jeunes des écoles de marine, la fin de nos statuts et de notre régime particulier ENIM !!!



Pour la mise en place d'une vraie politique d'emploi maritime en finalisant la loi sur «le pays d'accueil» demandée par la FNSM CGT.

mise en œuvre de la loi devant rendre obligatoire l'engagement des marins sous contrat d'engagement maritime de droit français avec l'application de la Convention Collective Nationale correspondante et interdiction de recours aux sociétés de Manning pour engager ces marins, quelle que soit leur nationalité, sans discrimination (*loi et règles de l'Etat d'accueil*).

- **Révision de la loi RIF afin que 35% de l'effectif réel ou d'exploitation du navire soient obligatoirement engagés sous contrat d'engagement maritime de droit français** avec les dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles correspondantes. Pour les 65% restants, interdiction de recours aux sociétés de Manning avec des contrats d'engagement maritime respectant, à minima, les normes OIT et ITF validées avec l'inspecteur(trice) ITF français-e- de la façade concernée.
- **Modification de la loi de 1992** afin de donner **obligation aux compagnies pétrolières et gazières françaises** qui font d'immenses bénéfices, de **transporter tous leurs produits** y compris les produits raffinés, **sous pavillon français 1^{er} registre** pour des raisons stratégiques d'intérêt national et de sécurité qu'ils soient civils ou militaires.
- La mise en œuvre d'un **véritable plan public industriel de la filière Maritime-Navale et Portuaire** afin de **renouveler les flottes françaises** et d'aménager les Grands Ports Maritimes Français, sur un schéma multimodal et d'échanges maritimes de développement durable au service de l'emploi, de la relance économique et de l'environnement.