



Convention Collective des Marins des Ports Réunion de négociation du 29 janvier 2018

Etaient présents pour la FEETS FO: C. Masset, J. Guillou, V. Mora, E. Castillo.

Rappel des épisodes précédents:

La négociation s'est interrompue en 2017 suite au refus des employeurs de fixer le nombre de 1744 heures annuelles comme un maximum à ne pas dépasser. FO rappelle que le nombre légal d'heures de travail par an est de 1607 heures. Les employeurs souhaitent donc forfaitiser 137 heures supplémentaires, et ce sans comptabiliser les heures de transport entre le port et le lieu d'embarquement.

Point sur la situation de la convention collective

Comme l'a relevé FO à plusieurs reprises, la convention collective n'a pas d'existence juridique. Elle n'est pas référencée par le ministère du travail. En réalité il s'agit d'un accord national qui ne s'impose pas aux ports. Au mieux, les ports en ont repris les dispositions dans un accord d'entreprise.

Aidé d'un cabinet d'avocat, les GPM nous ont affirmé qu'il ne peut y avoir qu'une seule convention collective pour une entreprise, ce qui est faux. Nous en voulons pour preuve:

- Armateurs de France: 3 conventions collectives
- APERMA: 2 conventions collectives pour les marins et les sédentaires chez Armateurs de France
- GASPE: employeurs publics, 2 conventions collectives pour les marins et les sédentaires chez Armateurs de France.

Face à cette situation, les GPM ont proposé deux options:

- Devenir une annexe de la CCNU
- Travailler en « confiance » et partir du principe que si un port signe l'accord au niveau national, il s'engage à le retranscrire en accord d'entreprise localement.

Pour FO aucune des deux solutions n'est la bonne. La première reviendrait à supprimer la prise en compte des spécificités du métier de marin, d'autant plus que la négociation ne se ferait plus entre GPM employeurs de marins et syndicats de marins, mais entre UPF/UNIM et syndicats de dockers et sédentaires... Quant à la seconde, elle n'est qu'un vœux pieux, aucune obligation de retranscription de l'accord national en accord d'entreprise existant, d'autant plus que le rapport de force syndical d'un port à l'autre n'a rien à voir!

Pour FO, la première solution à étudier est celle d'une reconnaissance de la branche par le ministère du travail.

Cette solution a l'avantage supplémentaire de créer un socle commun à tous les marins des ports (notamment par extension), quel que soit l'employeur. Un avantage important lorsque les ports de la façade atlantique sont menacés de régionalisation!

Suite de la négociation

Sans véritablement trancher la situation de la convention collective, GPM et autres organisations syndicales ont tenu à reprendre la négociation, quand bien même nous n'avons aucune garantie sur la qualité juridique de l'accord final.

Les GPM restent arc-boutés sur un temps de travail annuel à 1744 heures + 52 heures, notamment pour Rouen, avec un délai de 2 à 3 ans pour sa mise en place, sans la comptabilisation du temps de transport... Aucune entente possible sur le sujet.

Autre point abordé: le supplément familial de traitement. Les GPM proposent à nouveau de lier sa mise en place à la NAO et donc faire payer le SFT des uns par la perte de pouvoir d'achat des autres... Pour FO c'est non, d'autant plus qu'il apparaît que la mise en place du SFT ne poserait vraiment problème que pour le port de la Rochelle.

Pour FO il est temps de mettre fin à cette inégalité. Et c'est aux GPM, qui ont économisé des années de SFT sur le dos des marins de payer sa mise en place, pas aux autres salariés!