



Conseil Supérieur de la Marine Marchande

15 février 2018

Présent pour la FEETS FO: E. CASTILLO

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande du 15 février a été saisi pour avis sur 13 textes de loi ayant pour objet soit des habilitations à légiférer par ordonnance soit des évolutions législatives sur des sujets aussi lourds de conséquences que l'inspection des navires, les exonérations de cotisations patronales, la responsabilité des capitaines ou encore l'assouplissement des normes sociales imposées aux pavillons étrangers intervenant dans les eaux territoriales. Des textes conséquents transmis quelques jours seulement avant la séance du CSMM.

Le CSMM a ainsi été saisi en urgence par un gouvernement pressé de légiférer, notamment à l'occasion de la prochaine loi sur les mobilités (avril 2018). Une stratégie qui a pour objectif de passer en force de nouvelles libéralisations et régressions sociales.

Il aura fallu la menace de boycott du CSMM de la part de FO, CGT et CFDT pour que le CSMM décide de reporter à une date ultérieure la remise d'avis formels sur ces textes.

La séance a donc consisté en un point d'information sur les 40 pages de texte et l'occasion d'un premier débat, parfois tendu.

Sécurité des navires

Les permis d'armement sont à ce jour valides pour une durée allant de 1 à 5 ans selon la catégorie du navire. Le gouvernement souhaite supprimer cette notion de date limite et remplacer le contrôle systématique par des contrôles ciblés, pour les navires de moins de 24 mètres sans passagers.

Passée la visite de mise ne service, il incomberait aux armateurs d'auto-déclarer la conformité de leurs navires.

Pour FO c'est inacceptable. La récente actualité Lactalis nous a encore démontré l'importance de contrôles effectués par des fonctionnaires de l'Etat, indépendants, dans une économie libérale qui recherche systématiquement à contourner les règlements à des fins de compétitivité -ou profits-, au détriment des salariés et des consommateurs.

La « responsabilisation » des acteurs mise en avant par le gouvernement n'est qu'un élément de langage, une façon de « vendre » la libéralisation et le laisser-faire aux entreprises. FO a regretté qu'en matière de lutte contre le chômage la logique du gouvernement soit au contraire au tout contrôle. Deux poids deux mesures...

La Direction des Affaires Maritimes (DAM) précise que les contrôles ciblés seront réalisés sur les navires les plus risqués. Incapable de préciser à FO ce qu'elle entendait par « navire à risque », la DAM a finalement évoqué un ajustement régulier en fonction de l'accidentologie. La DAM attend donc que des drames surviennent pour « ajuster » sa politique de contrôle!

Pour FO, supprimer la limite du permis d'armement s'inscrit dans une politique plus globale de l'Etat de privatisation des contrôles de sécurité des navires et de suppression progressive des inspecteurs maritimes.



Conseil Supérieur de la Marine Marchande

15 février 2018

L'Etat décide donc délibérément, à des fins de réduction budgétaire, d'augmenter le risque d'accident des marins. FO rappelle que le transport maritime est le secteur professionnel qui connaît le plus d'accidents et le plus fort taux de mortalité en France. L'Etat devra assumer cette responsabilité!

Etat de service des marins affiliés à l'Enim

La DAM souhaite supprimer ce registre, créé en remplacement du rôle d'équipage. La DAM considère que ce registre n'est pas fonctionnel, mais n'est pas en mesure de nous démontrer en quoi il n'est pas efficace...

Au contraire, ce registre, consultable par les syndicats, permet d'avoir connaissance des conditions d'emploi des marins (CDI, CDD) ou encore du respect par l'armateur des conditions de pavillon, ce que le registre unique du personnel ne permet pas.

La DAM apportera de nouveaux éléments à la prochaine réunion le 22 mars 2018.

Développement des activités en mer

L'objet de ce texte est d'adapter les rythmes de travail des non gens de mer qui travaillent en offshore aux rythmes de travail des gens de mer.

Pour FO, ces salariés ne dépendant pas d'une convention collective maritime, le CSMM n'est pas l'instance pour ce texte.

Etat d'accueil

Le dispositif de l'Etat d'accueil permet d'imposer le respect de certaines normes sociales à des navires battant pavillon étranger et effectuant des activités dans les eaux territoriales françaises (ex: énergies marines).

La DAM souhaite assouplir certaines dispositions. Pour FO le risque de dumping social est important. Surtout, le bilan évoqué par la DAM pour justifier cet assouplissement n'a pas été communiqué au CSMM.

Adapter l'encadrement administratif et social des activités maritimes côtières

La DAM a créé le « petit brevet » de navigation dans le but d'encadrer et donner un titre de navigation aux marins réalisant des petites distances (ex: ravitaillement de navires de plaisance, intervention en rade, etc.). L'objet du texte est d'exclure ces salariés de l'Enim (non affiliés à ce jour).

Pour FO, cette exclusion représente un risque pour d'autres marins, notamment ceux des passages d'eau, dont les conditions de travail sont proches (petites distances, rythme quotidien, saisonnalité).

De surcroît, l'Enim connaît un déficit d'affiliés.