



## INTRODUCTION INTERNATIONAL ET DROITS FONDAMENTAUX

Le Congrès réaffirme son engagement dans le syndicalisme international au sein de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) et de la Fédération Européenne des Transports (ETF). La FEETS FO y soutiendra la lutte contre les pavillons et les ports de complaisance et s'engagera pour l'instauration de salaires minima obligatoires dans le transport maritime.

Le congrès se félicite de l'action du comité de coordination de l'inspection maritime ITF en France et appelle à sa poursuite.

Le Congrès se félicite de l'affiliation du Syndicat Maritime Nord à FO et à la dynamique de développement qui peut en découler.

Le Congrès s'insurge des dernières lois relatives à la sécurité publique et à la sécurité des transports, prévoyant qu'un salarié du transport maritime ou de la manutention portuaire, quel que soit son emploi, puisse faire l'objet d'une enquête administrative à son insu et licencié. Le Congrès exige le retrait des lois liberticides.

## TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime est le support de la mondialisation et des échanges commerciaux entre pays producteurs exportateurs et pays consommateurs.

La délocalisation des productions, avec pour conséquences l'augmentation du chômage en France et l'exploitation des travailleurs dans les pays sans réglementation du travail, s'est faite grâce à son faible coût.

Ce dernier est garanti par la mise en concurrence des pavillons de chaque pays, créant un effet de dumping mondial en matière sociale, fiscale et environnementale, au bénéfice des armateurs et des multinationales.

Cette situation a entraîné la réduction des effectifs de marins en France, avec pour conséquence la perte de notre autonomie pour assurer les approvisionnements stratégiques et essentiels à la population, ce qu'a confirmé la crise Covid.

Le Congrès affirme qu'il est urgent d'encadrer le transport maritime international avec des normes sociales et environnementales.

Ce combat est une condition nécessaire à la relocalisation des productions, au bénéfice des populations, partout dans le monde.

**LUTTER CONTRE LE DUMPING SOCIAL**

Le Congrès condamne les pavillons de complaisance et s'oppose aux entreprises de placement ou d'intérim maritime (« marchands d'hommes »), dont le fonds de commerce n'est autre que le dumping social et l'exploitation des populations les plus pauvres du monde.

Le Congrès s'oppose à la loi portant Registre International Français (RIF), pavillon de complaisance français, qui permet l'exploitation de marins aux conditions sociales et de leur pays d'origine.

Le Congrès constate qu'il est possible, dans le cadre européen, d'imposer des lois protectrices socialement, comme le Gouvernement l'a fait à la demande des armateurs du transmanche.

Le Congrès estime néanmoins que la loi de lutte contre le dumping social sur le transmanche est insuffisante et ne permettra pas de garantir sur le long terme des emplois de qualité aux normes sociales françaises sur les ferries.

Le Congrès affirme le principe de cabotage international en Europe, donc sans règles, et revendique la mise en place de règles de cabotage intra-communautaire qui imposent au minimum la réglementation sociale la mieux disante des Etats touchés.

Le Congrès revendique l'obligation d'appliquer la réglementation française sur les liaisons ferries desservant les ports français.

Le Congrès revendique la mise en place de grilles de salaires minima obligatoires au niveau mondial pour le transport maritime.

**DÉFENDRE ET AMÉLIORER LA PROTECTION SOCIALE ADAPTÉE AUX SPÉCIFICITÉS MARITIMES**

Le Congrès réaffirme sa volonté de préserver, améliorer et élargir le régime de sécurité sociale des marins géré par l'ENIM (Etablissement National des Invalides de la Marine).

Le Congrès s'oppose à toute remise en cause du régime de retraites de l'ENIM. Construit pour la profession de marin avec toutes ses spécificités (pénibilité,

éloignement, rythmes de travail, positions de travail, etc.) il est l'unique régime capable de tenir compte des particularités du métier.

Sa remise en cause par les institutions participe à la perte d'attractivité du métier de marin vis-à-vis des jeunes générations.

Si le régime ENIM a été préservé jusqu'à là, le Congrès alerte sur la multiplication de rapports appelant déjà à la réforme de l'ENIM au même titre que les autres régimes spéciaux.

**AMÉLIORER L'ENIM**

Le Congrès revendique la refonte de la grille de salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions de retraite, pour être plus proche des salaires pratiqués.

Le Congrès rappelle que le secteur maritime demeure le secteur professionnel le plus accidentogène en France.

Le Congrès se satisfait de la création d'une branche accident / maladie professionnelle au sein de l'ENIM. Le Congrès s'inquiète néanmoins des objectifs d'ores-et-déjà fixés en matière de baisse de dépenses. Le Congrès revendique une nouvelle cotisation patronale pour participer au financement de cette branche.

Le Congrès exige le maintien d'un service de santé des gens de mer ainsi que d'un médecin dédié aux gens de mer. Le Congrès revendique à ce titre l'amélioration de l'attractivité de cette branche professionnelle pour garantir les recrutements.

**ASSURER LA PÉRENNITÉ DE L'ENIM**

Le Congrès dénonce les multiples exonérations de cotisations patronales dont bénéficient les armateurs. Elles participent au déséquilibre du régime de sécurité sociale des marins et remettent donc en cause leurs droits sociaux.

Le Congrès dénonce l'exclusion d'une part importante des activités de navigation côtière de l'affiliation à l'ENIM. Elle crée une catégorie de marins sans droits spécifiques alors même que le régime souffre d'un déficit démographique et que les activités côtières constituent une entrée dans un parcours professionnel maritime.



Le Congrès revendique par ailleurs le renforcement de la réglementation du yachting et des contrôles, car la réglementation maritime y est particulièrement mal appliquée.

Le Congrès s'oppose à toute conservation de l'impôt à la source par les armateurs, en forme de subvention.

Le Congrès se satisfait de l'entrée des organisations syndicales au sein du Conseil d'Administration de l'ENIM.

### **FAIRE DE LA FORMATION UN LEVIER D'AMÉLIORATION DE LA PROFESSION**

Le Congrès revendique une nouvelle politique de recrutement et de formation dans les lycées maritimes. La profession de marin, exposée à des contraintes et des risques très particuliers, doit relever d'un choix conscient et non d'une orientation professionnelle forcée.

Le Congrès condamne les adaptations faites pour faciliter l'embarquement de mineurs, notamment concernant la définition du travail de nuit. Ce pour quoi la France a été condamnée.

Le Congrès affirme son attachement au développement de la formation tout au long de la vie professionnelle et à la lutte contre l'illettrisme.

Le Congrès dénonce la volonté des armements d'utiliser les droits à la formation acquis par les salariés sur leur Compte Personnel de Formation (CPF) pour financer la revalidation des brevets professionnels.

Le Congrès revendique une stratégie de formation professionnelle maritime qui, outre l'entretien régulier des qualifications, permette la mobilité des marins entre les différents types de navigation tout au long de leur parcours professionnel, notamment dans un objectif de meilleure conciliation entre vie privée et vie professionnelle.

### **DÉFENDRE LA REPRÉSENTATION DES GENS DE MER**

Le Congrès de la FEETS FO exige le monopole syndical aux élections des délégués de bord, garantie minimum contre les candidats pro-patrons et les conflits d'intérêts des élus sans syndicat.

Le Congrès dénonce le caractère facultatif des collèges spécifiques aux marins au sein du CSE, obligatoires dans les anciennes IRP. Cela amènera de fait à la disparition de la représentation des marins, donc de la défense de leurs intérêts bien particuliers.

Le Congrès revendique la mise en place de collèges de marins obligatoires au sein du CSE.

Ces collèges sont indispensables pour pouvoir négocier des accords catégoriels spécifiques aux marins et aux particularités de leurs conditions de travail.

### **AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL**

Le Congrès dénonce l'exclusion des marins de nombreuses réglementations du Code du Travail, notamment sur le temps de travail, sans justification. Les exploitations 24/24, 7/7 existent aussi bien sur mer qu'à terre.

Le Congrès dénonce les amplitudes horaires de travail applicables à tous types de navigation pouvant aller au-delà de 14 heures par jour et jusqu'à 84 heures par semaine.

Le Congrès revendique l'application du droit commun aux marins en matière de temps de travail et de temps de repos.

Le Congrès considère l'attractivité du métier de marin comme une priorité pour garantir une orientation professionnelle choisie et en effectif suffisant. L'attractivité du métier passe par une amélioration des conditions de travail et notamment la conciliation entre vie privée et vie professionnelle.

La FEETS FO revendique la diminution des temps d'embarquement.

Le Congrès revendique l'augmentation des effectifs à bord. Les armateurs rentabilisent la modernisation de leur flotte en diminuant la masse salariale, au risque de fonctionner avec des effectifs insuffisants mettant en danger la vie des marins.





Le Congrès dénonce la délégation à des sociétés privées des missions de contrôle de sécurité des navires relevant de l'inspection des affaires maritimes, voire le passage au régime d'auto-déclaration.

Le Congrès condamne la généralisation des drones maritimes sans garanties pour les emplois et les qualifications, au détriment des conditions de sécurité.

### **MIXITÉ À BORD ET LUTTE CONTRE LE HARCÈLEMENT**

Le Congrès constate que le métier de marin est particulièrement peu féminisé. Cela dépend pourtant de freins sur lesquels il est possible d'agir, notamment par l'amélioration des conditions de travail, de conciliation entre vie privée et vie professionnelle et d'hébergement à bord des navires.

Le Congrès constate que les conditions d'exploitation des navires, en espace confiné, peuvent constituer un terrain propice aux comportements de groupes susceptibles d'entraîner du harcèlement sexuel et / ou moral, des situations d'ostracisation et de discrimination. Cela touche en premier lieu les minorités à bord (femmes, homosexuels, racisés).

Le Congrès constate de surcroît que la précarisation de l'emploi, avec le recours croissant au CDD, favorise ce type de comportements envers des salariés fragiles et temporaires et limite les possibilités d'alerte par ceux qui en sont victimes comme par ceux qui en sont témoins.

Le Congrès revendique une stratégie de prévention contre les comportements harcelants dans la formation initiale (ENSM, lycées maritimes) de même que professionnelle. Une attention particulière doit être apportée à la formation des capitaines.

Le Congrès revendique la mise en place d'outils d'alerte et d'enquête qui protègent les victimes et témoins d'actes de harcèlement et dénonce à ce titre, la suppression du CHSCT.

### **CONTENTIEUX DU TRAVAIL MARITIME**

Le Congrès revendique la compétence des prud'hommes

pour les marins et dénonce l'actuel système de médiation préalable avec l'administrateur des affaires maritimes.

Le Congrès exige un renforcement des inspections et des contrôles, notamment la vérification de l'existence de contrats de travail, de normes de formation, de respect du droit social, sur les navires sous tout pavillon touchant des ports français, à l'instar de ce qui se fait en matière de sécurité maritime et demande aux pouvoirs publics de se donner les moyens par le recrutement des fonctionnaires pour assurer les missions régaliennes de l'État.

Le Congrès dénonce la réduction des effectifs d'inspecteurs des affaires maritimes. Le Congrès revendique des effectifs à la hauteur des enjeux de contrôle et de vérification du respect des réglementations, notamment en matière de dumping social et de protection de l'environnement.

Le Congrès revendique la suppression du régime disciplinaire des marins, qui ne constitue qu'une injustice parallèle de nature militaire et ordinale sans légitimité.

### **PLACER LE TRANSPORT MARITIME AU COEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE : CONCILIER EMPLOIS, ÉCONOMIE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Le transport maritime est un émetteur important de Gaz à Effet de Serre (GES), pour deux raisons :

- une flotte mondiale polluante car peu contrainte par des normes environnementales, le maritime étant largement exclu des accords internationaux en la matière ;
- un trafic mondial excessif, organisant les chaînes de production internationales.

Le Congrès revendique en premier lieu la mise en place de normes strictes contre les émissions de polluants par les navires, auxquelles les marins sont les premiers exposés.

Le Congrès revendique que soient engagées dès à présent des négociations pour une prise en compte des potentielles pathologies que des années d'exposition



pourraient causer chez les salariés, portuaires comme navigants.

Le Congrès dénonce l'absence de concertation des organisations syndicales pour l'élaboration de la feuille de route de décarbonation du transport maritime.

Le Congrès estime qu'envisager une conversion de la flotte mondiale sans remettre en cause les trafics et les capacités actuels est un non-sens social et environnemental. Il faut au contraire chercher l'économie d'énergie et les emplois locaux en privilégiant les circuits courts.

Le Congrès revendique donc la réorganisation du transport maritime :

- une baisse du trafic international par l'augmentation des conditions sociales et environnementales : cette action favorisera les relocalisations de production ;
- une augmentation du cabotage national par report modal : ces liaisons maritimes courte distance pourront être assurées par des navires propres sous pavillon français premier registre.

C'est dès maintenant qu'une telle transition se planifie.

Le Congrès prévient par ailleurs sur les besoins en nouvelles qualifications que nécessitent les nouvelles énergies à bord. Il est nécessaire de financer la formation professionnelle permettant la transition énergétique.

Le Congrès alerte sur les nouvelles questions de sécurité que posent les nouvelles énergies, notamment électriques, à bord. Le Congrès revendique la mise en place d'un groupe d'étude sur la sécurité des navires et des personnels marins lorsque des véhicules électriques sont transportés.

### LIBERTÉ DE NÉGOCIATION

Les marins sont répartis dans plusieurs conventions collectives et accords selon leur secteur d'activité :

- convention collective des personnels navigants d'exécution des entreprises de transport et services maritimes ;

- convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes ;
- convention collective nationale des personnels navigants d'exécution des entreprises de remorquage maritime ;
- convention collective nationale des personnels navigants officiers des entreprises de remorquage maritime ;
- groupement des Armateurs de Services publics maritimes de Passages d'Eau (GASPE) ;
- accord inter-entreprises des personnels navigants des Grands Ports Maritimes.

Le Congrès de la FEETS FO s'oppose à toute obligation pour les branches de fusionner et réaffirme, pour les interlocuteurs sociaux, la liberté de négociation.

Outre la liberté de négociation, une fusion de ces branches, dont les fonctionnements socio-économiques sont particulièrement opposés, entre secteur privé ultra-libéralisé et secteur public, serait un non-sens et une catastrophe sociale pour les salariés.

Le Congrès revendique par ailleurs la mise en place de nouvelles conventions pour couvrir le secteur des croisières et du yachting, en plein essor.

### PORTS ET DOCKS

La France dispose de la seconde plus grande zone maritime exclusive du monde et bénéficie d'un positionnement géographique privilégié, aussi bien en ce qui concerne son territoire métropolitain qu'ultramarin.

Elle possède sur son littoral une densité d'infrastructures portuaires parmi les plus élevée.

La libéralisation européenne des infrastructures portuaires a conduit à la concentration excessive des flux de transport maritime sur les ports du Nord et par conséquent à l'augmentation des trajets maritimes et terrestres, sources de pollution inutile et d'accidents sur des axes saturés. Cette massification s'est faite à la faveur d'un dumping social remettant en cause les acquis sociaux et les emplois locaux.

Le Congrès constate que cette situation a fragilisé les approvisionnements essentiels



de la population au cours des dernières crises économiques et sanitaires.

### **AUTONOMIE DES PORTS ET DÉCENTRALISATION : LA DISPARITION D'UNE STRATÉGIE NATIONALE**

Le Congrès constate que la mise en concurrence des places portuaires, publiques comme privées, a supprimé toute possibilité de stratégie de façade maritime et nationale. Les ports d'une même façade se disputent les trafics plutôt que de se les répartir par spécialisation et capacité de trafic notamment les liaisons terrestres et fluviales.

Le Congrès dénonce cette stratégie de privatisation et de mise en concurrence dont l'unique objectif était d'introduire du dumping social au niveau national et casser l'unité syndicale.

Le Congrès constate que cette concurrence est en contradiction totale avec la répartition et l'optimisation des flux de trafic, aussi bien maritimes que terrestres, qui constituent pourtant un élément fondamental de la transition écologique du secteur des transports.

Le Congrès constate que la décentralisation de nombreuses infrastructures portuaires a soumis leur gestion et leur fonctionnement aux jeux politiques, à l'opposé des intérêts et des besoins des populations.

Le Congrès constate que l'autonomisation des Grands Ports Maritimes les engage dans des logiques privées et entrepreneuriales, recherchant des recettes au-delà de leur mission publique et au détriment de cette dernière (activités foncières non portuaires, etc.). Le Congrès dénonce à ce titre la possibilité offerte aux collectivités locales de récupérer la gestion de certaines infrastructures de transport, notamment les ports, pour s'accaparer de nouvelles zones foncières et percevoir une redevance lucrative.

Le Congrès fustige le comportement de l'Etat actionnaire des Grands Ports Maritimes, à la recherche de dividendes d'un côté et mauvais investisseur de l'autre.

Le Congrès dénonce les effets de communication sur la stratégie nationale portuaire, dont les budgets annoncés (seulement 3% des investissements dans les infrastructures de transports) s'avèrent largement insuffisants pour regagner des trafics tout en assurant la transition écologique du secteur, d'autant plus en comparaison des autres ports européens.

Le Congrès déplore que cette quasi-absence de stratégie dégrade la connexion des ports à leur « arrière-pays » et les expose à la concurrence agressive des autres ports européens, au prix d'un report massif de trafic vers le transport routier trans-européen, qui achemine près de 50% des marchandises produites et consommées en France.

Le Congrès y voit finalement un choix politique en faveur du transport routier qui fonctionne avec des travailleurs détachés sous-payés, au détriment des emplois locaux et de l'environnement. Le Congrès revendique le développement d'un cabotage national pourvoyeur d'emplois dans le secteur maritime et portuaire.

Le Congrès en conclue que l'Etat se place dans un rôle au mieux d'incitateur, incapable d'organiser et mettre en œuvre la moindre politique portuaire et surtout incapable de construire les articulations nécessaires et indispensables au bon fonctionnement de la chaîne logistique.

Le Congrès revendique le développement des liaisons fluvio-portuaires, pour des raisons aussi bien environnementales qu'économiques. Le Congrès ne saurait pour autant se satisfaire de la stratégie fluvio-portuaire du gouvernement, qui correspond plus à une volonté de se concentrer sur les axes les plus rentables et se séparer des ports nécessitant des investissements, qu'à une ambition de se mettre au niveau des pays les plus avancés en la matière, notamment avec des politiques agressives de report modal (80% d'acheminement routier en France contre 50% aux Pays-Bas).

Le Congrès fustige l'inaction du gouvernement pour défendre l'économie portuaire concernée par le brexit et son incapacité





à influencer la politique maritime et portuaire européenne sur de tels dossiers, conduisant à des bouleversements comme la low-costisation de la liaison transmanche.

Le Congrès exige la reprise du projet canal Rhin-Rhône qui aurait un potentiel massifiable de 7 à 13 millions de tonnes annuelles.

Le Congrès exige la fin de la concurrence entre ports français. Une stratégie de transport nationale doit permettre l'optimisation des distances et des flux de marchandises à l'opposé d'une concurrence nationale et européenne alimentant le dumping social. La gestion portuaire doit revenir à ses fondements de service public tout en intégrant l'impératif environnemental.

Pour le congrès, il n'est pas imaginable qu'une infrastructure portuaire, un service public, puisse être exposé aux aléas économiques alors même qu'il correspond à un besoin pérenne de la population. Le Congrès dénonce la privatisation des terminaux dont l'unique variable d'ajustement est l'emploi et la masse salariale.

### **UNE PRIVATISATION SYNONYME DE PRÉCARISATION**

Le Congrès s'oppose à tout processus national et mondial de privatisation des ports, et de création de ports de complaisance, qui entraîne une diminution massive du nombre de dockers au profit des travailleurs précaires. A ce titre le Congrès s'associe à la campagne « port of convenience » de l'ITF.

Le Congrès dénonce les monopoles privés qui se constituent dans les ports et soumettent le trafic de marchandise aux seuls desiderata des multinationales du secteur maritime au détriment des droits des salariés et des besoins de la population.

Le Congrès soutient le combat, dans les ports, pour le droit démocratique de chaque salarié de s'organiser librement ainsi que pour le respect du pluralisme syndical.

Le Congrès sera vigilant à ce que les remises en cause des concessions portuaires, transfert de marché, activités de bord à quai ou autre n'impactent pas les conditions sociales des personnels portuaires. Il en est de même pour les grands ports maritimes.

Le Congrès dénonce le non-respect des engagements pris par l'Etat et les collectivités territoriales dans les Délégations de Service Public (DSP) portuaires en matière d'effectifs et dénonce un modèle qui vise à gagner des marges sur le dos des salariés.

### **CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE UNIFIÉE**

Le Congrès revendique la revalorisation des salaires, dont la progression a été plus faible que l'inflation ces dernières années.

Le Congrès condamne l'exclusion de certains corps de métier des infrastructures portuaires (notamment les agents de sûreté/sécurité portuaire, les contrôleurs de circulation maritime et les officiers de port) de l'accord pénibilité de la CCNU (convention collective nationale unifiée). Cela constitue ni plus ni moins qu'une discrimination et une négation des conditions de travail difficiles de ces salariés. Le Congrès revendique la fin de ces exclusions inadmissibles.

Le Congrès dénonce par ailleurs le non respect de l'accord pénibilité dans les ports de pêche et revendique son application pour les salariés éligibles.

Le Congrès revendique la transparence sur la gestion du régime pénibilité conventionnel dont la pérennité n'est pas assurée pour les plus jeunes cotisants au régime.

Le Congrès revendique le développement de la formation professionnelle. Outre les besoins en nouvelles qualifications liés aux nouvelles technologies et à la préservation de l'environnement, le Congrès exige une meilleure reconnaissance des qualifications et s'oppose à tout développement de la polyvalence, dont l'unique objectif est la réduction des effectifs.

Le Congrès revendique au contraire le



développement de passerelles professionnelles dans le secteur portuaire pour offrir de nouvelles possibilités d'évolution et de progression salariale aux salariés qui le souhaitent.

Le Congrès constate que les ports présentent de mauvais résultats en matière d'égalité Hommes / Femmes. Il revendique une négociation nationale sur l'égalité pour mettre en place les outils nécessaires à la détection des inégalités et à leur correction, notamment en matière de rémunération. Un travail particulier doit être mené sur la reconnaissance des qualifications.

Le Congrès revendique le développement de modalités d'organisation du travail favorisant la conciliation entre vie privée et vie professionnelle. Il s'oppose à ce titre à toute remise en cause de la semaine de 4 jours et demande sa généralisation. Il appelle à la mise en place du télétravail comme modalité de travail courante.

### SERVICES PORTUAIRES ET DRAGAGE

Le Congrès dénonce la volonté des armateurs de tendre vers une diminution des effectifs à bord des remorqueurs portuaires.

Le Congrès revendique la pérennisation du fond de dragage. Il condamne la réduction des effectifs à court terme des personnels employés dans les centres de dragage et exige le maintien et la pérennité de ces emplois et de leurs statuts.

Le Congrès revendique la pérennisation au niveau national de l'accord collectif couvrant les marins employés par les Grands Ports Maritimes et les ports décentralisés.

Le Congrès revendique dans le cadre de cette convention particulière, la mise en place d'une représentation des marins du dragage dans les Grands Ports Maritimes, par l'intermédiaire de collèges navigants, comme cela se pratique dans les armements.

### PORTS DE PLAISANCE

Le Congrès s'oppose à toute fusion de branche imposée et se félicite à ce titre de l'échec à ce jour de la fusion de la conven-

tion collective des ports de plaisance avec l'hôtellerie de plein air.

Le Congrès revendique la revalorisation de la grille de salaires et sa restructuration suite à son tassement, conséquence d'années de revalorisations inférieures au SMIC et concentrées sur les premiers échelons.

Le Congrès s'oppose à toute privatisation contrainte des ports de plaisance communaux et revendique la mise en place d'un cadre de reclassement volontaire (avec droit d'option) des agents municipaux reconnaissant leurs qualifications et fonctions, avec l'augmentation de salaire correspondante lors de leur passage dans le CCN Ports de plaisance.

### PÊCHE

Le Congrès constate que l'amélioration de la situation des marins-pêcheurs en termes de droits et de conditions de travail passe par une clarification entre organisations d'employeurs et de salariés.

Le Congrès réaffirme la nécessité d'un cadre permettant de négocier des conventions collectives nationales et des accords locaux entre employeurs et organisations syndicales de marins salariés, clairement distinctes et indépendantes.

Le Congrès exige l'augmentation des minima garantis en matière de rémunération pour les marins-pêcheurs salariés, sans amputation de ces minima par le système de rémunération « à la part ».

Le Congrès se félicite de l'amélioration de la situation des marins pêcheurs suite aux différents conflits et actions juridiques engagés, soutient le combat mené par les marins pêcheurs et accuse l'Etat de les abandonner au profit des seuls intérêts financiers des armateurs.

Le Congrès s'inquiète des plans de sortie de flotte, concentrés sur les intérêts des armateurs, mettant régulièrement de côté les salariés et leur avenir professionnel.





Le Congrès exige que des concertations soient menées avec tous les interlocuteurs sociaux et que la représentation FO soit prise en compte.

Le Congrès exige le respect de la réglementation et des droits sociaux pour tous les marins avec une vigilance particulière pour les marins-pêcheurs, dont le taux d'accidents mortels est à ce jour le plus élevé de France.

---

## EN CONCLUSION

Les salariés du secteur Portuaire et Maritime s'opposent fermement à l'application de la réforme des retraites et se tiennent prêts à d'éventuelles actions pendant les Jeux Olympiques.

Votée à l'unanimité.

