



Fédération  
Nationale des  
Syndicats  
Maritimes



## Rapport LEROY, sur la compétitivité des transports et services maritimes Français

### Analyses et propositions de la CGT

#### Introduction

Le rapport du Député Arnaud LEROY sur la compétitivité des transports et services maritimes remis au premier ministre le 12 novembre 2013, a proposé 26 mesures pour la relance de la marine marchande.

Pour la CGT, ce rapport donne une photographie assez complète du secteur maritime à laquelle nous avons contribué à travers des auditions que nous a accordé le député, lors de son élaboration; rapport qui a été présenté au Comité interministériel de la mer (CIMER) du 2 décembre 2013, en préalable des annonces du Premier ministre, Jean Marc AYRAULT, faites lors des Assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont déroulées à Montpellier le 3 et 4 décembre 2013.

A partir de ces constats et de son analyse des enjeux maritimes pour la France, la CGT tire une sonnette d'alarme sur la situation et l'avenir de la marine marchande, menacée de disparition dans le contexte de la concurrence mondiale et européenne exacerbée, l'entraînant depuis plusieurs décennies dans une spirale de dégradation de l'emploi de marins français : 13 000 marins sur navires de commerce aujourd'hui auxquels se rajoutent 5 à 6000 emplois de sédentaires, à comparer aux 16 300 en 2000 !

En réalité la politique maritime française est au cœur de cette mondialisation qui pousse à la course à la compétitivité au détriment des conditions de travail et sociales des salariés de la mer. On ne peut plus continuer à tirer profit des salariés, embauchés par des armateurs internationaux peu scrupuleux de leurs conditions sociales, de travail et de la sécurité des navires, battant pavillon de complaisance.

En France, des marins et Officiers français se voient remplacés par des salariés ressortissants Européens et de pays tiers à bas coût, sur fond de dumping social, tarifaire et fiscal. Victimes de la casse des emplois sur les navires battant le pavillon français du deuxième registre RIF, (Registre International Français mis en place en 2005 et déclaré pavillon de complaisance par la Fédération internationale des Travailleurs -ITF), les marins français ENIM payent un lourd tribut à ce pavillon de complaisance qui est loin d'avoir été un frein à la perte des emplois au commerce, contrairement à ce qui était annoncé par ces géniteurs.

Dans ce contexte, la CGT déclare l'état d'urgence pour l'avenir de la filière du transport maritime et la pérennisation de sous pavillon français au 1<sup>er</sup> registre, la marine marchande et les professions de gens de mer.

C'est bien autour de l'emploi maritime et des activités à terre que devraient s'engager les décisions du Gouvernement en donnant des garanties sur l'avenir du pavillon français, sa flotte marchande qui ne cesse de s'éroder, dans le contexte de mondialisation et de la compétitivité exacerbée sur le coût du travail et sur fond de dumping social, qu'il s'agisse de la flotte pétrolière pour assurer l'approvisionnement de la France en produits énergétiques et donc son indépendance énergétique, ou des ferries qu'il faut moderniser et éco-construire pour répondre aux nouvelles normes environnementales notamment la réduction des émissions de soufre (directive MARPOL Annexe VI de prévention des pollutions par des navires) et des navires de pêches

et de services qui doivent s'inscrire dans une relance de l'activité de la pêche durable et industrielle para-maritime à travers les EMR , Offshore éolien et construction navale et déconstruction de navires en fin de vie...

L'attractivité du pavillon français de 1<sup>er</sup> registre ne peut être bradée sur l'autel des conditions de travail propres à garantir des emplois de marins et d'officiers français.

Pour cela, il est essentiel de maintenir au niveau international un haut niveau d'exigence de sécurité, de normes sociales. L'attractivité d'un pavillon européen doit être nécessairement basée sur le mieux disant social des registres actuels des EM et ses membres.

Les attentes des marins et officiers français sont très fortes et pour la CGT ces 26 mesures ne paraissent pas à la hauteur des exigences sociales et de sécurité du pavillon français ni des ambitions en termes d'emplois de marins français ENIM et de respect des défis énergétiques et environnementaux du transport maritime.

Il en est de même pour les services maritimes de l'Etat notamment les Centres de sécurité des navires (CSN) qui ne sont plus, faute de moyens en effectifs, en capacité de satisfaire aux obligations internationales et européennes de contrôle de sécurité des navires. S'agissant des capacités de contrôle des contrats de travail, des conditions de travail et sociales des marins étrangers, en regard de l'engagement de la France pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime (MLC 2006, ratifiée il y a tout juste un an par la France), la CGT dénonce l'insuffisance d'inspecteurs du travail en particulier du travail maritime en synergie avec les PSC.

Par ailleurs, la décision du Gouvernement de ne pas légiférer sur la modification de la Loi de 1992 pour l'extension de l'approvisionnement par voie maritime aux produits énergétiques, produits pétroliers raffinés, gaz et charbon, est un mauvais signal pour le maintien et la pérennisation du pavillon français.

Pour ce qui concerne la décision du Gouvernement d'autoriser le recours à des gardes privés armés sur les navires pour lutter contre la piraterie maritime, la CGT dénonce la position de l'Etat d'abandonner la sécurité de ses ressortissants marins sur les navires, par le recours à des moyens militaires, que lui impose pourtant sa mission régaliennne de Défense.

Enfin, la CGT considère qu'un signal positif a été donné par la proposition du Gouvernement français, suite au conflit social de la SNCM en début 2014, sur la prise en compte, par décret d'application de la Loi transport de 2013 concernant l'« Etat d'accueil », de la nécessité d'imposer la législation française du travail aux équipages de Corsica Ferries (contrat de travail français), pour lutter contre le modèle de low-cost mis en place par cette compagnie ainsi qu'à toute compagnie faisant du cabotage national en France.

A part cette dernière mesure prise par le Gouvernement, la CGT critique l'absence de réponse aux questions posées par le rapport LEROY.

## ***Les positions et propositions de la CGT sur les 26 mesures du rapport LEROY***

### **PROPOSITIONS EN FAVEUR DE L'EMPLOYABILITÉ DES MARINS ET DE L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON**

#### **Proposition n° 1**

Rendre obligatoire au moins un embarquement sur un navire battant pavillon tiers en cours de formation d'officier à l'ENSM.

En matière d'enseignement maritime, ne plus fermer la porte à la monovalence, dès la formation initiale, sans pour autant se défaire de la polyvalence qui reste pour la plupart des exploitations maritimes un plus indispensable.

Voir propositions CGT aux assises de la formation et métiers maritimes : *rubrique UIT hébergée sur le site de la Fédération des cheminots.*

- Sortir de la mise en concurrence notamment entre les sites du Havre et Marseille sur la base d'un véritable projet stratégique et pédagogique de l'ENSM permettant un fonctionnement multi-sites et dotés de moyens financiers et humains.
- Obligation à tous les armateurs français, d'embarquement des élèves des trois premières années (L) sur navires battant pavillon français : 13 élèves officiers sur 20 ont connu 5 mois de chômage pendant leur période d'embarquement à partir de la 3<sup>ème</sup> année.
- L'embarquement sur les navires des pavillons tiers européens, appartenant aux armateurs français doit être limité, tant que ne sont pas explorées avec les armateurs français les possibilités d'embarquement prioritaire sur les navires du pavillon français y compris ceux de la marine nationale.
- Exigence d'une concertation avec les représentants des professions de marins au sein du CA de l'ENSM qui en sont exclus. La composition du CA de l'ENSM doit être revue pour permettre l'intégration des OS représentatives des salariés marins et Officiers, conformément aux dispositions régissant les établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP : art L 719-2)

### ● Proposition n° 2

Mettre en place à l'ENSM un cursus spécialisé en matière de travaux maritimes (Offshore, EMR, etc.)  
Permettre à l'ENSM de réussir sa rénovation.

- Oui à condition de l'intégration des LEPM dans les champs de formation para-maritimes ;
- la CGT demande des passerelles entre les LEPM et ENSM pour les nouveaux BTS maritimes : pêche, tourisme, environnement, et haute technologie ouverts aux titulaires de Bac Pro ou à l'issue d'une remise à niveau.

### ● Proposition n° 3

Aller vers la création de rôles d'entreprise.

Assouplir l'ensemble des procédures pour permettre à plus de navigants français d'obtenir des embarquements sur tous types de navires et dans les services à terre de l'armement, sans changer de statut. La notion de rôle d'entreprise doit en la matière avoir un rôle central.

- La CGT ne partage pas cette logique de « rôle d'entreprise ».
- Les armateurs ne peuvent se démettre de leurs responsabilités vis-à-vis de l'emploi prioritaire de navigants nationaux ENIM sur les navires battant pavillon français (RIF) qui, depuis sa création en 2005, n'est pas un frein à l'éviction des marins nationaux mis en concurrence avec des marins pays membres CE et pays tiers hors Europe. Pour la CGT le RIF, est un véritable outil d'un dumping social et fiscal ; il est justifié qu'il reste un pavillon de complaisance comme le sont les NIS, GIS...des 2ème registre des EM.
- Ce « rôle d'entreprise » ne doit pas cacher la véritable priorité à l'emploi de navigants et pour la CGT seul, le pavillon 1er registre est une garantie aux droits des marins nationaux et à l'avenir de la marine marchande française.
- Les navires au cabotage national, les navires de services et portuaires y compris pour les métiers du para maritimes doivent relever du 1er registre ;
- Les obligations de la législation française doivent s'appliquer et doivent être contrôlées pour le cabotage international (conditions sociales du pays d'accueil).

- La CGT demande la mise en place urgente du décret d'application à la Loi transport du 28 mai 2013 dite «pays d'accueil», conformément à l'engagement du ministre des transports suite au conflit social sur la SNCM/CNM de janvier 2014 ;

#### ● Proposition n° 4

Assortir la transposition des normes internationales et européennes d'études d'impact de compétitivité et y associer les fédérations professionnelles et les organisations syndicales.

- La CGT récuse le fait de « surtransposition » des textes européens.
- Pour la CGT, les études d'impacts sur la compétitivité des entreprises maritimes doivent intégrer les impacts sociaux et environnementaux en concertation avec les OS représentatives.
- La CGT propose que la France impulse une initiative internationale pour lutter contre les pavillons de complaisance, proposition phare du Grenelle de la mer et réitérée par la CGT lors de la conférence environnementale à la table ronde sur la biodiversité marine, mers et océans : lutter contre le dumping social et fiscal.
- L'application des dispositions de la directive MARPOL 6, ne doit pas être mise en opposition avec le social et l'économique : un financement doit être mis en place pour cette mesure internationale de lutte contre les impacts environnementaux.
- La France doit ratifier dans les plus brefs délais, la convention de HONG KONG relative au démantèlement des navires qu'elle a signé. La France doit être moteur dans l'édification d'une filière française et européenne de démantèlement des navires et de dépollution des navires en fin de vie, conformément à l'engagement du Grenelle de la mer : lutter contre l'exploitation des travailleurs sur les chantiers de déconstruction des navires, leurs conditions de travail et de santé, pour atteindre l'objectif d'un travail décent.

#### ● Proposition n° 5

Prendre sans attendre une nouvelle disposition législative étendant aux produits pétroliers raffinés et aux gaz de pétrole liquéfiés l'obligation de détention de navire sous pavillon français prévue par la loi du 31 décembre 1992.

Face aux dépavillonnements envisagés à court terme, mettre en place des solutions intérimaires.

- Pour la CGT la pérennisation du pavillon français 1er registre d'immatriculation doit être l'objectif prioritaire pour assurer les transports de produits énergétiques ( produits pétroliers raffinés, gaz et charbon) au moyen d'une flotte stratégique (40 navires) garantissant l'approvisionnement des réserves stratégiques, civiles et militaires, de la France par voie maritime ;
- Légiférer pour étendre l'assiette de loi 1992 et rendre obligatoire le pavillon 1er registre est une urgence pour mettre fin au dépavillonnement des navires (ex PSE de Maersk).
- La CGT exige des mesures d'urgence afin de préserver les emplois, de conserver l'accréditation et les certificats des marins pour ces navires.

#### ● Proposition n° 6

Prendre sans attendre une disposition législative autorisant l'embarquement à bord des navires français des gardes privés pour lutter contre la piraterie.

- Pour la CGT, la protection par l'Etat de ses ressortissants est une disposition constitutionnelle et reste la seule possibilité de lutte contre la piraterie avec les moyens nécessaires. La responsabilité de l'Etat Français est totale en cas d'intervention et d'attaques de piraterie.
- La CGT est opposée à l'embauche de gardes privés armés sur les navires. La décision du 1er ministre prise au CIMER de décembre 2013, d'un projet de Loi pour légaliser le dispositif est un signal négatif pour la protection des marins français embarqués.
- La CGT considère que le recours à des gardes armés privés, n'est pas acceptable même temporairement par l'embauche et la formation de salariés à ces missions privées ; l'Etat doit, en tout temps, assurer la sécurité des ses ressortissants par ses propres moyens de défense, comme le lui impose sa mission régaliennne (citoyens français).
- La CGT exige de veiller à ce que le capitaine de navire, seul responsable à bord, voit l'exercice de son autorité clairement encadré juridiquement.

#### ● Proposition n° 7

Adapter la loi relative au RIF et ses décrets d'application pour étendre le champ de cette immatriculation à toutes les exploitations ouvertes à la concurrence internationale et sur lesquelles les navires français de premier registre ne sont pas présents.

- Pour la CGT, à sa connaissance, il n'existe pas de telles situations décrites au commerce. Mais en aucun cas, un tel contexte ne doit toucher le transport de passagers sur les lignes régulières entre la France et l'Europe.
- Les OS ne veulent en aucun cas remettre en cause les secteurs exclus du RIF qui sont déterminés relevant du pavillon 1er registre..

#### ● Proposition n° 8

Élargir les dispositions de la loi de 2006 autorisant les casinos embarqués aux navires français immatriculés à Wallis et Futuna.

Prendre les décrets d'application permettant à cette loi d'avoir son plein effet pour tous les navires de croisières battant pavillon français.

- néant

#### ● Proposition n° 9

Fusionner les procédures de francisation et d'immatriculation des navires en un acte d'enregistrement unique, valant acte de nationalité.

- Possible, à condition de ne pas toucher à la validité des fiches des effectifs minimum de sécurité et d'exploitation, ce qui suppose des clarifications sur l'acte de nationalité.

#### ● Proposition n° 10

Aligner le régime français des hypothèques maritimes sur celui des autres États-membres de l'Union européenne qui reposent sur un droit fixe et non proportionnel à la valeur du navire.

- Néant,

### ■ Proposition n° 11

Supprimer la décision d'effectif pour tous les navires soumis à l'obligation d'un certificat international sur la composition de l'équipage.

- La CGT est opposée ; la seule acceptation et validation de la liste d'équipage doit être du ressort des Affaires Maritimes.

### ■ Proposition n° 12

Unifier les contrôles sociaux entre navires français et navires étrangers pour la Convention du travail maritime (MLC2006) et au sein des contrôles de l'État du port pour les dispositions "pays d'accueil".

- La CGT confirme les obstacles réels liés aux contrôles de la MLC 2006 qui, rappelons le, ne correspond pas aux standards sociaux de la législation française mais constitue un progrès pour les marins des pays tiers.
- L'application du code du travail maritime désormais intégré au Code des transports pose de sérieux problèmes compte tenu des spécificités maritimes : la CGT l'avait dénoncé au moment de l'intégration des inspecteurs du travail transport maritime dans le corps de l'inspection générale du travail et exige le retour d'une inspection du travail maritime dédiée qui doit nécessairement travailler en synergie avec les inspecteurs des centres de sécurité des navires -PSC- (gestion sociale du marin : organisation du temps de travail, rémunération, repos, visites médicales...).
- La préconisation du rapport LEROY, consistant à intégrer un Officier de Police Judiciaire, dans le cadre d'un groupe opérationnel d'intervention, nous paraît aller dans le bon sens pour mieux garantir la cohérence des contrôles et leur efficacité ; pour cela :
- L'Etat doit renforcer ses effectifs et moyens du contrôle de l'Etat du port, conformément à l'engagement N° 88 du Grenelle de la mer.
- Par ailleurs, la CGT préconise une véritable concertation -bilan annuel et suivi- entre les différents services de contrôle en y associant les inspecteurs ITF sur chacune de nos façades maritimes.

### ■ Proposition n° 13

Mettre en place une nouvelle tranche de délégations techniques aux sociétés de classe en vue d'unifier au maximum et de réduire le nombre de visites de contrôle.

- La CGT n'a jamais accepté le recours aux sociétés privées de classification pour le contrôle des navires supérieur à 500 UMS, compétences des Centre de sécurité des navires(CSN). C'est l'ouverture d'une brèche vers la privatisation des contrôles de sécurité avec ce qu'il faut bien souligner un sérieux doute sur l'objectivité de cette procédure compte tenu des conflits d'intérêt entre sociétés de classification et certains Armateurs.
- La CGT refuse cette logique d'externalisation et de privatisation des missions publiques.

### ■ Proposition n° 14

Mettre en place une "revue générale des normes législatives et réglementaires maritimes" en vue d'examiner, pour chacune d'entre elles, sans tabous et sans exclusion, ce qui pourrait être fait pour les rapprocher et simplifier au maximum le corpus normatif, actuellement applicable aux navires et aux marins.

- Favorable à droit constant à minima ; mais cette revue générale des normes ne remettra en aucun cas, en cause la légitimité d'ITF sur les critères de classement des navires relevant du pavillon de complaisance, ni abaisser les critères de ciblage des navires au titre des contrôles du MoU (memorandum de Paris signé en 1982) notamment sur le respect des normes de vie et de travail à bord des navires.
- Pour la CGT, il est impératif de maintenir au niveau international un haut niveau d'exigence en terme de sécurité, de normes sociales et de bien être des gens de mer, propre à garantir des emplois durables et un travail décent.

## 🌍 PROPOSITIONS EN MATIÈRE FISCALES ET BUDGÉTAIRES AINSI QUE DE CONCOURS DE LA BPI, POUR MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES MARITIMES DANS LE RENFORCEMENT DE LEUR COMPÉTITIVITÉ ET LE RENOUELEMENT DE LEUR FLOTTE

### 🔴 Proposition n° 15

Bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage.

- La CGT, n'a jamais été favorable à la substitution des impôts sur les sociétés par une forfaitisation basée sur les tonnages des navires au titre des opérations liées à l'exploitation dans le champ de la concurrence internationale. Cela n'a pas empêché la dégradation des conditions sociales du RIF, ni la diminution du nombre de marins français;
- La CGT revendique une conditionnalité de cette mesure à la politique de l'emploi de marins nationaux

### 🔴 Proposition n° 16

Étendre le bénéfice du CICE aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale pendant l'exercice de leurs missions ; ce crédit d'impôts étant assis sur les rémunérations versées aux personnels navigants dans les conditions cumulatives suivantes :

- les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires immatriculés au premier registre métropolitain ;
- les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires exposés à la concurrence internationale ;
- les rémunérations des navigants prises en compte pour l'assiette du crédit d'impôt seront celles définies pour le calcul des cotisations de sécurité sociale à l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance calculé pour un an sur la base de la durée légale du travail augmentée, le cas échéant, du nombre d'heures complémentaires ou supplémentaires, sans prise en compte des majorations auxquelles elles donnent lieu.

- La CGT est opposée au dispositif du CICE, qui n'avance aucune contrepartie et d'obligations en termes d'emploi.
- Pour la CGT, l'extension du CICE aux entreprises maritimes ne peut se faire sans la condition de l'embauche des marins nationaux, officiers et personnels d'exécution ENIM au RIF et au cabotage international, ni sans la condition de l'embauche obligatoire de tous les élèves dans leur cursus de formation.

**Pour information** : réponse de la Direction générale des finances publiques à la question posées par la CGT : « D'une manière générale, le CICE est institué en faveur des entreprises imposées à l'IS ou à l'IR d'après leur bénéfice réel au titre des rémunérations n'excédant pas 2,5 SMIC qu'elles versent à leurs salariés.

Concernant plus particulièrement les entreprises ayant opté pour la taxe au tonnage, le paragraphe 10 du BOI-BIC-RICI-10-150-10-20131126 (déjà cité) précise que « les entreprises de transport maritime

*soumises à l'IS et ayant opté pour le régime forfaitaire de la taxe sur le tonnage prévue à l'article 109-0-B du CGI au titre des opérations directement liées à l'exploitation de navires, peuvent bénéficier du CICE au titre des rémunérations versées à leurs salariés affectés à leurs activités imposables à l'impôt sur les sociétés d'après les règles de droit commun. »*

*Il en résulte qu'une entreprise :*

*- ayant partiellement opté pour la taxe au tonnage peut bénéficier du CICE au titre des rémunérations versées aux salariés affectés aux activités imposables selon un régime réel (à l'exclusion des rémunérations versées aux salariés affectés aux activités soumises à la taxe sur le tonnage) ;*

*- étant intégralement assujettie au régime forfaitaire de la taxe au tonnage ne peut pas bénéficier du CICE puisqu'elle ne relève pas, par définition, d'un régime réel d'imposition. »*

### **Proposition n° 17**

Étendre l'exonération des charges patronales non ENIM (Assedic et Allocations familiales) en limitant son champ d'application aux seuls armements maritimes soumis à la concurrence internationale pendant l'exécution de leurs missions.

- La CGT est totalement opposée au « Pacte de responsabilité » suite au grand oral du Président de la République dans ses vœux de début d'année.
- Pour la CGT, les exonérations de cotisations sociales patronales des armateurs doivent être abandonnées au motif de la mise en danger du régime de protection sociale des marins ENIM.
- Le transfert de la fiscalité du travail vers les ménages (les contribuables) n'est pas acceptable pour les salariés, officiers et personnels d'exécution qui refusent d'être rémunérés au salaire « netwage » comme le réclament les armateurs pour s'exonérer des cotisations sociales patronales. Ce dispositif, d'exonération, lié au RIF n'a jamais été un frein à l'hémorragie des emplois de marins nationaux ENIM, pire il a contribué un peu plus à l'effacement maritime français.
- La CGT refuse le principe de l'extension des exonérations des cotisations patronales aux composantes des rémunérations non ENIM (ASSEDIC et Allocations Familiales).
- La CGT refuse la course à la compétitivité du transport maritime recherchée par les armateurs à travers le dogme du coût du travail des marins nationaux ENIM pour dégager un taux de marge financière.

### **Proposition n° 18**

Exonérer d'impôt sur les sociétés la plus-value de cession réalisée par l'armateur lorsqu'il vend un navire, sous réserve qu'il ait pris la décision d'investir dans l'achat d'un ou de nouveaux navires, trois ans à compter de l'année fiscale au cours de laquelle a été réalisée la plus-value de cession.

- La CGT exige une mise à plat de la fiscalité globale des entreprises et des aides sous les formes diverses (défiscalisation et exonérations de cotisations sociales patronales), pour sortir des dispositifs d'évasion fiscale et spéculatifs. Cette mesure doit s'accompagner d'obligation d'emploi de marins français sous conditions ENIM.

### **Proposition n° 19**

Demander à la Banque publique d'investissement (BPI) de mettre en place des financements adaptés au financement des navires.

Les ministères respectivement chargés de l'économie et des finances d'une part, et des transports et de la mer d'autre part, accompagneront les négociations entre Armateurs de France et la BPI sur ce sujet.



- La CGT revendique la création d'un pôle financier public, indispensable pour résoudre le problème de financement de la flotte maritime. Dans le cadre d'un soutien à la politique de transport maritime, les activités du pôle financier public pourraient conduire les institutions financières et les banques privées à financer ces investissements d'intérêt général pour la filière maritime française notamment la flotte pétrolière, gazière et charbon sous pavillon français.
- La CGT considère que la BPI, récemment créée, peut être une composante du pôle financier public, pour cibler ses ressources vers l'investissement et non pas seulement la compétitivité financière et spéculative.
- Les autoroutes de la mer, et le cabotage national devaient être considérés comme d'intérêt général et éligible à l'AFITF au titre des infrastructures de transports multimodales alternatives à la route, pour pérenniser les activités au-delà des aides au démarrage européenne Marco POLO.

## MESURES DE SIMPLIFICATION

### Proposition n° 20

Recentrer sur la Direction des affaires maritimes au niveau central et sur les Directions interrégionales de la Mer, l'ensemble des compétences maritimes françaises concernant les navires français comme les navires étrangers dans les eaux sous souveraineté française.

- La CGT est favorable à la création d'une Direction Générale de la Mer pour mettre en cohérence toutes les actions sur le champ de compétences de la MER.
- Pour la CGT, le caractère maritime des services déconcentrés de l'administration de la mer doit gagner en visibilité et cohérence afin de s'affirmer davantage. Au plan Régional, il est proposé d'intégrer les DIRM et DREAL (Directions Régionales de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement), qui deviendraient des DREALM. Ainsi l'organisation en «tuyaux d'orgues» du Ministère en services départementaux, gage de verticalité et d'efficacité, serait rétablie.
- La CGT exige le retour à une inspection du travail maritime, avec des inspecteurs dédiés à disposition des Affaires maritimes (PSC).

### Proposition n° 21

Fusionner et reformater les données "emplois" et "flotte" publiées par la Direction des affaires maritimes, en les sériant par segment de flotte, de manière à en faire une statistique maritime permettant une réelle aide à la décision. Associer à cette statistique des indications de valeur ajoutée, segment de flotte par segment de flotte.

- Favorable. La CGT demande un bilan social annuel du secteur d'activité du transport maritime avec une analyse des aides fiscales et exonérations en terme d'emplois et d'attractivité des métiers maritimes.

### Proposition n° 22

Simplifier les modalités de calculs de la jauge nationale pour les navires de commerce de moins de 24m.

- Favorable.

### ● Proposition n°23

Supprimer le rôle d'équipage. Le remplacer par une déclaration sociale couvrant tous les champs et accompagnée du paiement correspondant (DMIST – déclarations mensuelles informatisées des services et taxes) élargie et par une liste d'équipage normalisée pour les autres fonctions du rôle actuel.

- Non, la CGT n'est pas favorable. Le rôle d'équipage détermine non seulement le nombre de marins à bord du navire mais également les postes qu'ils occupent, ainsi que leurs qualifications et brevets nécessaires.

### ● Proposition n°24

Mettre en place, au sein de la Direction des affaires maritimes, des moyens en personnels mis à disposition temporairement par les corps d'inspections ministériels pour accompagner, pendant une période transitoire, la mise en oeuvre de ces nouvelles dispositions (propositions de 20 à 26).

- La CGT demande la mise en œuvre de l'engagement 88 du Grenelle de la mer : adéquation missions moyens.

### ● Proposition n° 25

Transformer le Guichet unique du RIF en service à compétence nationale et élargir ses attributions.

- Néant

### ● Proposition n° 26

Prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intraeuropéenne entre pavillons.

- La CGT demande une initiative française de lutte contre les pavillons de complaisance au sein des EM / UE, alimentant la concurrence entre les pavillons des EM et le dumping social et fiscal.
- Pour les liaisons maritimes de courte distance dite autoroutes de la mer, la CGT exige des armements concernés la mise en place du pavillon 1er registre le plus avantageux des pays concernés afin de garantir l'emploi des marins nationaux des pays EM/UE.
- la législation française du travail (contrat de travail) doit être appliquée aux équipages de Corsica Ferries, et s'impose à la compagnie maritime qui opère les liaisons maritimes dans le cadre de la DSP Corse -Continent pour sortir de la concurrence déloyale et du modèle low-cost sur fond de dumping social et tarifaire.
- La CGT exige l'instauration de mesures de protection des activités du cabotage international en Europe pour sortir de la concurrence entre marins des EM et des pays Tiers ; ce qui suppose de créer un pavillon européen basé sur les normes sociales les mieux disant et son application aux armateurs effectuant du cabotage international entre ports européens
- En France, il faudra aller au-delà des dispositions de la Loi transport dite «pays d'accueil» de 2013 pour sortir du dumping social qu'engendre la mise en concurrence des activités de cabotage national et des dessertes de proximité des îles, assurées par des emplois de marins nationaux ENIM sous le le pavillon français 1er registre d'immatriculation.