



**POINT INFORMATION
REUNION MARITIME SPECIFIQUE CRISE COVID 19
AUDIO CONFERENCE - 02 AVRIL 2020**

Présence Organisations Syndicales :

CFDT : Thierry LE GUEVEL / CGT : Jean-Philippe CHATEL / Pierrick SAMSON /

CFE-CGC : Pierre MAUPOINT DE VANDEUL / FO : Etienne CASTILLO.

Présence ADF :

Jean-Marc LACAVE / Maha VANDEWALLE / Éric DERRIEN.

Présence DAM et Ministère des Transports :

Thierry COQUIL / Aymeric MORIN / Thierry SAUVAGE / Yves LE NOZAHIC

Deuxième réunion de suivi de cette cellule de crise.

Déclarations préalables sur situation critique remontées par les OS, en suivi :

- Quarantaines LDA toujours imposées si embarquement. L'embarquement est lui basé sur le volontariat.
- Navigants CONDOR : problème de droit applicable. Discussion à mener avec BAI.
- Demande

La DAM prend note de ces alertes ; Elles seront évoqués lors de la réunion paritaire OS-ADF prévue le 03 avril.

1- Service essentiel – Limitation de Passagers – Croisières

Décret 2020-370 valide jusqu'au 15 avril (très probablement prolongé) : Fixe des obligations de précaution si passagers à bord.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000041768187&categorieLien=id>

Réflexion en cours sur ce qui se passera à l'issue de la phase de confinement. Progressivité suivant plusieurs paramètres (territoires – métiers – classe âges).

Mesures transitoires de protection renforcée. Plus de capacité de tests. Plus de capacité d'enquête sur foyers.

2 domaines où le déconfinement appliquera des mesures particulières : Croisière et Ferries.

- Travail sur plusieurs scénarios (croisière/ autorisation internationale)
- Liaisons Ferries et navettes inter îles sous certaines conditions

En cours : édition par la DAM des recommandations navire à quai

2- Information des Marins

Dans compte rendu de la 1ere réunion, la DAM a mis une série de documents sur les mesures de recommandation et mesures réglementaires prises.

Liste questions-réponses de la DAM en cours de finalisation sera intégré au CR de cette réunion.

Page LinkedIn de la DAM régulièrement alimentée .

3- Précautions sanitaires

Grande opération logistique en cours pour obtenir du matériel.(

Flux logistique du GVT (prés du milliard de masques) pour tous les secteurs médicaux et sanitaires.

Autres flux logistiques autorisés pour les commandes de masques par les entreprises. Groupage en cours par le Cluster Maritime. Commande arrivera la semaine prochaine, principalement pour le secteur portuaire.

Pour précautions à bord : recommandation sanitaire pour navire à quai pas encore sortie mais en partie déjà appliquée.

Les recommandations de l'Etat font-elles figure d'obligation ? NON – Mais responsabilité de l'employeur de mettre en œuvre les dispositions nécessaires.

4- Dépistage et Relèves

Document pour relèves d'équipage qui explique comment réduire le risque de contagion, avec questionnaire permettant d'identifier éventuel risque ; Possibilité de téléconsultation SSGM pour toute levée de doutes.

Demande de priorité des marins dans l'accès aux tests ? Demande d'arbitrage interministériel sur la question pour étendre à certains marin la possibilité d'avoir des tests. A priori marins embarquant au moins une semaine en mer. Pas de différenciation entre la pêche et le commerce.

2 types de TESTS :

- Biologie moléculaire, non fiable (60 à 70%) donc prudence.
- Test sérologique, vise à détecter la présence d'anticorps dans le sang et là il peut y avoir des délais affectant la fiabilité aussi.

L'autoévaluation reste une pratique essentielle avec le confinement chez soi.

Armateurs de France, estime que la disponibilité des tests sérologiques pour les marins va être un prérequis pour les mesures de déconfinement . Nécessité d'une très forte préparation de ce déconfinement maritime avant de le lancer.

DAM doute sur le fait de tester tout le monde si les mouvement de personnels sont trop importants (en dessous de la semaine).

SSGM : grande prudence avec les tests utilisés actuellement: moyens de diagnostique complémentaire. Concernant les tests sérologiques, ils ont un coût plus important et une doctrine doit être défini dans les jours qui viennent.

Demande des OS de maintenir l'approche de niveau 2 qui permet l'enquête et dépistage des cas contacts. Cette demande sera ajoutée par la DAM dans les demandes d'arbitrages spécifiques maritimes.

A ce stade, et dans les limites des arbitrages en cours ,serait privilégié la possibilité de test pour les marins embarquants (1 semaine et +).

Rappel par ADF , des coûts effectifs pour l'armateur de mise en quatorzaine / les tests étant à privilégier vu leur cout (entre 25 à 40 euros).

DAM / SGM :

il est indispensable de cibler 1 cercle de salariés pour ces tests

Pour information : les visites d'aptitudes sont prolongées de 3 mois après déclaration urgence sanitaire
les visites de reprise seront traitées

5- Temps d'embarquement

Question du temps d'embarquement contractuel ? le rapatriement est-il possible à l'issue ?

Réflexion nécessaire autour de l'article L5542-29 qui cadre les obligation de rapatriements.

Le bureau GM3 de la DAM va vérifier le cadre juridique applicable au temps d'embarquement.

6- Impact psychologique

Mise en place de la cellule demandée :

Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer 02.72.27.84.82
c.jego@ch-saintnazaire.fr

7- ENIM

Réunion le 01^{er} avril sur ce thème. Série de questions qui donneront lieu à un CR final le 03 avril.

2 Délibérations CA ENIM :

- mise en place d'aide financière spécifique sur des cas d'assurés en situation critique à cause de la crise.
- Possibilité de transmettre arrêt maladie en PDF

8- Rapatriement et relève d'équipage à l'étranger

Possibilité de passage des salariés du transports au sein de l'espace Schengen

Depuis la 1ere réunion, la Commission a précisé les catégories de personnes à pouvoir circuler. Les marins sont inclus. La question d'entrée et de sortie de l'Europe est aussi prévue.

Guichet unique du RIF : point de facilitation auprès duquel il faut faire remonter toute les difficultés

Outre-mer ? pas de règles homogènes. Question se pose notamment de la capacité de relève à La Réunion pour navigants CFTO.

Navire Ponant ? vont-ils pouvoir escaler pour lay-up ? OUI car le lien entre le pavillon et l'activité est bien établi. C'est de la responsabilité de l'Etat du Pavillon. Cette crise montre l'importance du lien entre le navire et l'état du pavillon...

Quid de la question des couvertures d'assurance dont pour les navigants celle permettant de couvrir tout type de rapatriement (couverture P&I): ADF confirme que le dialogue est difficile avec les assureur sur ce cas d'Epidémie... C'est pour ADF une question prioritaire et le Ministère de l'Economie est sollicité sur ce point en assistance.

Afrique : Gros besoin d'anticipation pour réserver des places aux marins sur les moyens de transports

A l'issue de la réunion les OS ont formulé par écrit une série de questions vers la Direction des Affaires Maritimes sur l'article L5542-29 du Code des Transports cadrant l'obligation de rapatriement. Vous trouverez ci-dessous les réponses reçues le 03 avril :

1 - Dans quelle situation juridique se trouve un navigant ayant atteint la durée maximale prévue dans un contrat de travail ? et, à défaut de précision dans le contrat, dans un accord collectif ?

Le rapatriement du gens de mer doit être organisé par l'employeur dès lors qu'il a été embarqué depuis six mois (article L.5542-29) ou 9 mois si un accord collectif le prévoit, ou une durée inférieure à 6 mois si un accord collectif ou le contrat de travail le prévoit.

A défaut d'organisation du rapatriement par l'employeur, il incombe à l'armateur de prendre en charge les frais de rapatriement et d'organiser ce dernier (art. L. 5533-1 du code des transports).

Pour étendre la durée maximale d'embarquement prévue au contrat de travail, un avenant doit être fait au contrat. Lorsque la durée maximale d'embarquement résulte d'un accord collectif, seul un nouvel accord collectif peut étendre la durée maximale d'embarquement.

Dans le cas où la durée maximale d'embarquement n'est pas prévue par le contrat de travail ou un accord collectif, la durée maximale d'embarquement est de 6 mois.

En outre, il convient de préciser que le chômage partiel (suspension de l'emploi) est un cas de rapatriement au même titre que la durée d'embarquement maximale.

Par ailleurs hors des cas du droit au rapatriement, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port, sauf convention contraire (art. L. 5542-20 du code des transports).

2 - Est-il en droit de demander son rapatriement au même titre qu'un navigant en fin de contrat CDD? ou fin de période réglementaire maximum?

Un gens de mer en CDI pourra demander son rapatriement au terme d'un embarquement qui correspondrait à la limite maximale d'embarquement, que celle-ci soit d'origine conventionnelle ou légale, selon les cas exposés ci-dessus.

3 - Un navigant en CDD qui déciderait de ne pas faire valoir son droit à rapatriement au terme du contrat, peut-il être automatiquement considéré en CDI?

Le CDD cesse de plein droit à l'échéance du terme et il appartient à l'employeur d'organiser son rapatriement.

Toutefois, l'employeur est déchargé de son obligation de rapatriement lorsque le gens de mer ne fait pas valoir son droit au rapatriement dans les 30 jours suivant son débarquement (article L.5542-30).

Le CDD ayant cessé de plein droit à l'échéance du terme, le fait pour le gens de mer ne pas avoir fait valoir son droit au rapatriement n'emporte pas la requalification du CCD en CDI.

Cependant, le CDD est requalifié automatiquement en CDI notamment lorsqu'un nouveau contrat est conclu alors que le gens de mer a été lié à l'employeur par un ou plusieurs contrats à employeur pour au moins 18 mois, dont 9 mois d'embarquement effectif, au cours d'une période de 27 mois depuis le premier embarquement (art. L. 5542-13 du code des transports).

Ainsi, si l'employeur ne rapatrie pas le gens de mer et conclut un nouveau de contrat de travail dans les conditions de délai mentionné à l'alinéa précédent, ce contrat est à durée indéterminée.

4 - Sommes-nous dans la même situation en fin de contrat de qualification pour un élève ?

Un contrat de professionnalisation (anciennement qualification) est un contrat de travail. Le gens de mer en contrat de professionnalisation a les mêmes droit en matière de rapatriement qu'un gens de mer en CDD en CDI.

5 - Quelle autorité un navigant doit-il saisir si l'employeur n'accède pas à sa demande de rapatriement? Question identique si l'assureur de l'armateur refuse de couvrir les frais de rapatriement?

Un navigant qui estime que l'employeur a refusé de le rapatrier peut saisir le ministre chargé de la mer (dans les faits, la direction des affaires maritimes) qui doit mettre en demeure l'armateur de faire, voire peut procéder au rapatriement et imputer les frais à l'employeur articles L.5542-33-1, 2 et 3).

J'attire toutefois votre attention sur le contenu du rapatriement, notamment dans les circonstances actuelles : le rapatriement peut ne pas être immédiat et le navigant n'est pas fondé à formuler des demandes irraisonnées (jet privé, hôtels et restaurants 5 étoiles, etc.).

A contrario, si l'armateur ne peut procéder au rapatriement dans l'immédiat, il doit fournir le gîte et la nourriture à son salarié le temps dans l'attente d'un transport. A défaut, le gens de mer sera considéré comme abandonné, ce qui est sanctionné pénalement (article L.5542-50).

6 - L'armateur doit-il organiser la suspension de son activité commerciale si nécessaire à l'organisation des moyens de rapatriement ?

L'armateur, en tant qu'employeur, est libre pour l'organisation du rapatriement, les circonstances actuelles pouvant être considérées comme un cas de force majeure de nature à différer le rapatriement effectif des marins.

Il peut donc suspendre son activité commerciale et utiliser le navire pour rapatrier ses salariés (sous les réserves tenant aux périodes maximales d'embarquement décrites ci-dessus), mais il n'est pas tenu de le faire s'il fait face par ailleurs à ses obligations en matière d'abandon.

7 - Quelles limites peuvent restreindre ce droit à rapatriement?

La liste fixée par l'article L.5542-29 est limitative. En dehors de ces cas-là, le rapatriement, par exemple pour motif familial, n'est pas une obligation légale de l'employeur.

Par ailleurs, l'armateur est déchargé de son obligation s'il acquiert la preuve qu'une demande de rapatriement sanitaire intervient suite à une blessure ou une maladie que le salarié s'est sciemment infligée ou a lui-même provoqué (par exemple, par ingestion de produits industriels), ou encore si cette demande de rapatriement sanitaire se base sur une fausse déclaration.

8 - En matière de relève, un navigant en fin de contrat ou en fin de durée d'embarquement contractuelle peut-il quitter un navire sans que sa relève n'aient pu être possible?

C'est le cas, bien qu'il y ait quelques réserves pour les marins en CDI (les marins en CDD n'étant plus lié à l'entreprise au terme de leur contrat).

En effet, l'article L.5544-13 confère au capitaine le pouvoir d'exiger d'un marin de travailler au-delà de la durée maximale de travail, y compris sur ses congés, pour assurer la sécurité du navire.

Le fait que l'effectif minimal d'un navire ne serait plus respecté si un navigant venait à débarquer de son fait à l'issue de sa période d'embarquement pourrait entraîner la mise en œuvre de ce pouvoir par le capitaine, sous réserve que les compensations prévues soient elles aussi mises en œuvre. Dans le cas contraire le marin pourra bien sûr porter le litige devant l'administration pour une tentative de conciliation, puis en cas d'échec de la conciliation devant les tribunaux.

PROCHAINE REUNION DE CETTE CELLULE DE SUIVI MARITIME : JEUDI 09 AVRIL

ANNEXES

- 1- CR réunion d'information CRISE COVID 19 avec ADF du 03 avril
- 2- Version Provisoire du CR de la réunion spécifique sur questions ENIM du 01^{er} avril. (une version 2 est prévue avec les réponses aux questions additionnelles posées en séance)

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT

REUNION ECHANGE INFORMATION

CRISE COVID 19

ARMATEURS DE FRANCE

3 AVRIL 2020

Les collègues OS et sédentaires étaient réunis en présences des différents acteurs du périmètre ADF

Cette réunion d'échange avait pour but de faire le point sur les diverses problématiques consécutives à la crise en cours COVID 19 au sein de la branche.

ADF souhaite saluer le travail des services de l'état (DAM/ RIF /ministères) dans cette crise sanitaire. En préambule : ADF précise le cadre des diverses réunions en cours avec la DAM.

Les OS soulignent également le travail et la qualité des échanges en cours avec les différents interlocuteurs.

Les membres présents s'inscrivent dans une volonté affirmée de pérenniser un dialogue social de qualité au sein de la branche .

1° Un premier point est abordé par les OS concernant la nécessité d'une continuité de service dans les armements pour le traitement des arrêts maladie . Beaucoup de retard cumulé sur le traitement des dossiers. Si les traitements subrogation ENIM fonctionnent assez bien les traitements CRI et Prévoyance laisse beaucoup de salariés dans une précarité alarmante. (actuellement parfois N-2 mois). il est indispensable que les services dédiés des armements optimisent leur services dédiés et évitent de mettre en chômage partiel ces personnels clés .

ADF prend note de la problématique et fera passé le message auprès des armements.

2° Navigants : Abordé les problématiques de relèves et de quatorzaines mise en œuvre chez LDA . la notion d'imposition de ces quatorzaines pour embarquer posent problème, le volontariat doit être privilégié et ne doit pas être imposé. ADF précise que les armateurs appliquent ces dispositions qu'en dernier recours et privilégient les relèves classiques quand elles peuvent être effectuées.

nos retours de navigants sont basés , sur les problématiques de durée d'embarquement , QUID des cas CDD et CDI avec obligations contractuelles. Les entreprises doivent anticiper les demandes afin de limiter ces embarquements (mise en œuvre de Primes dans certains armements .) . Certains marins pourraient aller sur le terrain juridique. La questions du rapatriement sur demande du marin pourra à terme se poser .La garantie financière P&Y reste un sujet. Le cadre MLC doit être respecté , la circulation des marins reste problématique dans cette crise . La position ITF est abordé .

ADF précise que le code des transports prévoit le cadre des prolongements d'embarquement et leur rémunération et compensation , chaque armement à également ses modalités propres en interne .

Abordé la problématique du débarquement de certains marins dans plusieurs Cie et les durées d'embarquement .Cas des marins isolés sur le continent Africains.

ADF précise que les armateurs font tout leur possible pour rapatrier leurs salariés. les armements ne sont pas les seuls à avoir la main , le gouvernements et les affaires étrangères sont aussi en lien permanent.

Le guichet du RIF est l'instance maritime qui permet de débloquent les situations. Elles est réactive auprès des armements (Monsieur GARZIANO en en charge du RIF)

Combien de marins sur la branche sont en chômage partiel ?

ADF pas de statistique à ce stade

Quel sont les recommandations de ADF sur le chômage partiel (période /roulement) critères d'âge .Il faudrait trouver des règles / possibilité d'établir des critères de volontariat .

ADF fera des alertes auprès des Cies pour les marins de plus de 55 ans , il est difficile de faire des recommandations.

Question sur le taux de prévoyance , qui va être un sujet après crise , il faut anticiper avec le prestataire.

ADF : prend note et traitera le dossier

QUID des Exonérations charges de armateurs et position de l'état après crise

ADF : On vit un peu au jour le jour et à ce jour face à cette crise. L'écoute est assez bonne avec le gouvernement et Bercy . le sujet de la relance reste une priorité .

3° Collège sédentaire. Remontée sur le manque de dialogue social au sein de l'armement BAI. Sur le télétravail , cela se passe globalement bien . Un manque d'anticipation dans les mises en œuvres. Après le confinement ils faudra tirer les leçons sur le télétravail , Beaucoup de tâches peuvent être effectuées sur ce format , cette crise aura permis de mettre en évidence le nouvel outil qu'est le télétravail . il faudra convenir de partager les expériences sur ce sujet au sein de la branche (QUID accord CGM précurseur en ce domaine).

ADF : Le format de cette réunion sera reconduit , et les échanges en réunion bilatérale restent essentiels pour ne rien éluder sur les difficultés au sein des entreprises.