

Loi LOM article 37

Je souhaitais intervenir brièvement afin de préciser les enjeux de cet article 37.

L'exposé des motifs souligne que les activités professionnelles en mer sont confrontées à de nouveaux enjeux en matière de compétitivité, d'innovation technologique et à des nouveaux défis en termes sociaux et environnementaux.

Je partage ce constat et nous devons en effet faire évoluer les choses en la matière.

Toutefois, élu d'un territoire largement tourné vers la mer, je me permettrais de rappeler quelques éléments qu'il s'agit de prendre en compte.

Madame la ministre, vous le savez, nous avons tous été très choqués, comme nos concitoyens, par la disparition vendredi dernier de trois secouristes de la SNSM partis aider un navire en difficulté. Si j'évoque ce drame, c'est pour rappeler, s'il en était besoin, le danger, même pour des hommes aguerris, que peut revêtir parfois le monde marin et ses transports.

C'est pourquoi, en lien avec les acteurs du monde de la mer, j'ai déposé de amendements qui ont été adoptés en Commission et qui soulignent la spécificité de la profession de marin.

Parce qu'être marin cela ne s'improvise pas ; Parce que les marins disposent, en raison même de leurs conditions très spécifique de travail d'un régime social adapté qui ne peut être calqué sur le régime classique, je remercie Mme la Ministre d'avoir accepté deux amendements qui encadrent plus fortement les dérogations au régime de l'ENIM pour les marins qui exercent cette activité à titre accessoire.

Ces dérogations doivent se limiter ainsi à ceux qui exercent de très courts déplacements en mer, par exemple des personnes exerçant à l'intérieur même d'un port. En règle générale il s'agit de travailleurs saisonniers ou de fonctionnaires communaux et, de fait, ils n'exercent cette activité que de manière accessoire.

Je veillerai donc à ce que les ordonnances prises dans les mois à venir aillent bien dans le sens d'un tel encadrement.

A propos de dérogation ou d'assouplissement, je me félicite aussi que, en Commission, nous ayons pu permettre aux jeunes stagiaires d'élargir l'amplitude horaire de leur journée afin qu'ils puissent réellement appréhender toute la réalité du milieu maritime, et ainsi déroger pour leur permettre de le découvrir également de nuit, ce qui correspond aussi à la réalité du travail de marin.

Autre sujet : la fin du contrôle systématique des navires de moins de 24 m. il faut vraiment que nous soyons en mesure de savoir si l'abandon de ce contrôle systématique a eu un impact ou pas sur le taux d'accidentologie de nos bateaux de pêches et que nous ciblions avec pertinence les contrôles qui seront désormais aléatoires.

Concernant les navires sans équipage, je tiens à dire également que l'acceptation de cet alinéa relatif à ce sujet ne revient pas à accorder un blanc-seing en la matière. Loin de là, Ils doivent rester l'exception et il s'agit bien ici, au contraire, de préserver la sécurité maritime.

Enfin, concernant nos engagements internationaux, je me félicite que ce texte envisage l'application effective de la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves maritimes,

ou encore de l'alinéa qui vise à clarifier les obligations des sociétés de « manning », en particulier par la mise en œuvre des dispositions de la Convention du travail maritime de 2006.

Pour l'ensemble de ces dispositions, je demeurerai vigilant sur la rédaction des ordonnances.

Je proposerai et défendrai tout à l'heure, après cet article, un amendement visant à ce que les organisations représentatives des gens de mer puissent être celles qui seront consultées sur les sujets de politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue maritime. Cela avait été oublié dans la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel et il convient donc de le rectifier.

Je vous remercie.