

## PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE D'ARMAM DU 23 SEPTEMBRE 2011

Le vendredi 23 septembre 2011 à 9h30 s'est déroulée une assemblée générale extraordinaire d'ARMAM à Cannes, à bord du navire RIVAGE de l'armement Trans Côte d'Azur.

Présents :	Président	Philippe COURCAUD
	Vice Président Manche	Pascal BLANCHET
	Vice Président Atlantique	Francis FAVROUL
	Vice Président Méditerranée	Thierry ARNAL
	Secrétaire	Pierre-Yves MONFORT
	Secrétaire adjoint	Franck LAUSSEL
	Représentant Calanques	Florent MORY
	Conseiller technique	Philippe SUBRERO
	Vedette PICOT	Hervé LUCAS
	Vedette Iles d'Or	OLIVIER & PEGLIAGCO
	SA Paul RICARD	Alex ROCHE
	NAVE VA	François CANCELLIERI
	Colombo Line	Ernest COLOMBANI
	Vedettes de Brehat	Didier & A Lise CORLOUER / Yvon COLIN
	Les Quatre Maries	Christophe & Carole VALETTE
	Icard Maritime	Jean Michel ICARD
	SAS Les Bateaux Vert	Hubert AUDIRAC
	La Visite des Calanques	Bruno MARQUES
	Roussillon Croisière	HUBERT
	SARL Atlantide	Yves & Emmanuel SAVIO
	Amis des Calanques	Clement & Claude FRA
	U.B.A Arcachon	Jean Claude BARRIE
	Izenah Croisiere	Gilbert THEBAUD / François BELLESO
	Sté Maritime Sanaryenne	Francis GAUTHE
	Méditerranéenne de services	Arnoux MAYOLI

Représentés :	Aqua Scope	Jean Jacques MARABEL
	Navipromer	Hervé HENNEQUIN
	Compagnie Corsaire	Jean Luc GRIFFON
	SARL La Pouncho	Harry DEXHGEMER
	SNRTM	Michèle VINCENT
	Armor Découverte	Jean Yves GEOFFROY

Excusé :	Trésorier	Philippe GOURET représenté par Philippe COURCAUD
----------	-----------	--

Philippe COURCAUD souhaite la bienvenue aux membres du Comité et présente le groupement ARMAM aux nouveaux adhérents. Il passe ensuite aux différents points de l'ordre du jour.

## **1. Convention Collective**

Franck LAUSSEL retrace l'histoire des différentes conventions collectives rattachées à l'activité.

Le 5 septembre 2005 : refonte de la convention collective du GASPE suite aux différentes évolutions législatives depuis sa mise en place en 1951, une mise à jour étant devenue indispensable. A cette occasion pressions des organisations syndicales pour intégrer tous les armements publics et privés de navires à passagers de France. Thierry ARNAL s'y oppose alors vivement et insiste pour que son champ d'application se limite au service public et ne reste applicable qu'aux membres titulaires.

Le 17 avril 2007 : La convention collective s'étend désormais à tous les armements qui rentrent dans le champ d'application du GASPE (titulaires ou non). Dès lors il est à noter une pression insistante pour supprimer le terme « public » de son champ d'application ce qui aurait pour conséquence de la rendre applicable à l'ensemble des navires à passagers touristiques.

Au cours de l'année 2008, un groupe de travail composé d'ARMAM et du SPAC-MED travaille à l'élaboration d'une convention applicable au personnel navigant des armements côtiers privés de navires à passagers

Le 9 janvier 2009 cette convention est présentée et complétée par quelques modifications. Les 11 membres présents, ainsi que les 4 adhérents représentés donnent quitus à l'unanimité pour poursuivre sa rédaction.

Le 28 mars 2009 une nouvelle version est présentée et validée à la majorité. Quitus est donc donné de rencontrer Monsieur SULPICE d'Armateurs de France pour bénéficier de son assistance juridique. Sa consultation révèle la problématique de juxtaposition des champs d'application : 250 Tjb pour la convention d'Armateurs de France et tout tonnage pour celle en cours d'élaboration. La solution alors envisagée est de préciser les jauges des navires concernés (200/500 UMS) en concordance avec les brevets STCW 95.

En 2010 radiation du SPAC-MED d'Armateurs de France, entraînant la fin de l'aide juridique d'Armateurs de France.

Accélération début 2011 : Armateurs de France, en la personne d'Anne Sophie AVE (déléguée générale et remplaçante de Guy Sulpice) faisant suite à la modernisation des conventions collectives des navigants et sédentaires, précise que le champ d'application de leur convention, n'est pas applicable aux navires inférieurs à 500 UMS ou entrant dans le champ d'application du GASPE ou APERMA (pour navigants). En s'appuyant sur la DGT (Direction Générale du Travail), Madame AVE s'est adressée au GASPE et APERMA pour les inviter à participer à des réunions paritaires pour fusionner toutes les conventions collectives derrière celle d'Armateurs de France. Elle se voit opposer un refus catégorique de la part du GASPE et d'APERMA qui veulent garder leur individualité étant donné les activités totalement différentes de ces 3 conventions collectives historiques nationales.

Lors de l'AG du GASPE de juin 2011, il est fait mention de la prochaine obligation, pour tous les marins, d'adhérer à une convention collective au 1er janvier 2012.

Le 28 juin 2011, au cours d'un rendez vous au ministère des transports, il est précisé qu'il n'y a pas d'obligation d'adhérer à une convention collective, mais seulement un souhait de la direction du travail (se référer au compte rendu publié sur site internet).

Ainsi deux solutions s'offrent aux armateurs privés :

1 – bâtir une convention collective avec un tronc commun au service public (GASPE) et deux annexes propres à chaque groupement (public & privés) sans distinction des officiers et du personnel d'exécution.

2 – Ne pas ratifier de convention collective et s'en référer au Code des Transports et plus particulièrement au livre V « transport et navigation maritime ». Franc LAUSSEL souligne, alors, qu'en cas de litige avec un marin, seule l'appréciation des tribunaux est souveraine et cela en conformité avec la jurisprudence.

Après un échange de vue, il est décidé, à la majorité, de ne pas adopter de convention collective. Il est également convenu de poursuivre la collaboration avec le GASPE notamment en participant à ses réunions.

## **2. Division 190 :**

Philippe SUBRERO présente ensuite les principales caractéristiques de la Division 190.

Cette division définit les règles applicables pour l'accueil des personnes handicapées à bord des navires de transport de passagers. Elle entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012, y compris aux navires existants.

Une version « corrigée » a été soumise le 07 septembre à la CCS.

La définition du « transport touristique » n'est pas modifiée, par conséquent la plupart des Armateurs devront mettre leurs navires existants en conformité.

Les permis de navigation sont normalement subordonnés à la délivrance d'un « certificat d'accessibilité ». Un navire existant qui ne serait pas jugé satisfaisant par le Centre de Sécurité et qui n'obtiendrait pas ce certificat d'accessibilité pourrait se voir privé de permis de navigation.

Philippe SUBRERO souligne que la mise en conformité de certains navires anciens ou de petite taille, semble très difficile et coûteuse alors même que dans la plupart des cas, les infrastructures portuaires ne permettent pas l'embarquement des personnes handicapées.

## **3. Division 223 (Directive 2009-45) :**

Philippe SUBRERO évoque également les conséquences de l'application de la division 223. Les navires en matériaux autre que l'acier devront (tout comme cela a été le cas pour les navires acier) se mettre en conformité à cette nouvelle directive Européenne.

La mise en conformité ou pire encore la construction de navires neufs en classe B (équivalent 3ème Cat) est excessivement coûteuse, quand cela est techniquement réalisable. Pour les navires neufs cela revient à construire sous SOLAS.

Comme cela a été le cas pour les navires acier, cette division sera appliquée aux navires en matériaux autre que l'acier.

Il conviendrait toutefois de redéfinir les contours délimitant le long du littoral, les différentes classes de navigation et particulièrement la classe C, ce qui permettrait d'appliquer aux navires que nous exploitons une réglementation moins exigeante.

#### **4. NUC :**

Thierry ARNAL aborde ensuite les problèmes liés à l'exploitation des NUC toujours en développement, particulièrement en Méditerranée.

Aux NUC viennent s'ajouter les rôles plaisance et les rôles entreprise.

Aujourd'hui beaucoup d'exploitants de navires à passagers exploitent des navires armés en NUC pour tenter de lutter contre cette concurrence.

Il apparaît toutefois une dérive des NUC vis-à-vis de la réglementation qui leur est applicable, port base, liaison régulière, rôle permanent, ...

Les adhérents sont donc invités à transmettre des photos et éléments pouvant permettre de constituer un dossier afin de sensibiliser davantage les autorités. Un courrier sera alors adressé au Ministère des Transports. Par ailleurs l'hebdomadaire « Le Marin » sera également contacté afin de produire un article sur ce sujet.

#### **5. TVA :**

Philippe COURCAUD fait un tour de table. Il apparaît que, comme lors de la précédente assemblée générale, les avis sur ce sujet sont variés et les interprétations différentes.

Le problème des affrètements de navires semble le plus sensible et urgent. A titre d'exemple trois armements Manche et Atlantique proposent au même affréteur pour un départ de course fin octobre 2011, des navires équivalents l'un hors taxe, l'autre avec une TVA à 5,5 % (transport), et le troisième avec une TVA 19,6 %.

Il est par conséquent décidé de bâtir un tableau récapitulatif des différents cas d'application ou d'exonération de TVA pratiqués par les différents armements.

#### **6. Calanques :**

Florent MORY prend la parole conformément à l'ordre du jour afin de procéder à la désignation de deux représentants des exploitants dans les Calanques.

Les divergences de points de vue exprimées lors de l'assemblée, et peut être les conflits d'intérêt, ont mis en évidence l'urgence à désigner ces deux représentants mais également la difficulté à le faire.

Il est par conséquent décidé, par les exploitants, que Florent MORY restera représentant pour les navires de plus de 15 mètres et que pour les navires de moins de 15 mètres un représentant sera désigné ultérieurement par les exploitants.

#### **7. Chef mécanicien 3000 :**

Philippe COURCAUD donne lecture du courrier adressé par un des adhérents au Directeur des Affaires Maritimes à Paris afin de le sensibiliser sur la difficulté à recruter des chefs mécaniciens 3000.

La réponse émise par l'administration, n'étant pas jugée satisfaisante, il est convenu qu'un nouveau courrier sera adressé au Ministre des Transports pour attirer son attention sur les problèmes économiques rencontrés par les armements ne trouvant pas de mécaniciens brevetés pour embarquer sur leurs navires.

## **8. Questions diverses :**

Thierry ARNAL évoque enfin l'avenir du SPAC-MED. Le 11 octobre prochain à l'occasion de la prochaine AG, la décision de dissoudre le SPAC MED afin de confondre ses adhérents et ceux d'ARMAM sera entérinée.

Un débat s'instaure, puis, le Président constatant que l'ordre du jour est épuisé et que plus personne ne demande la parole, lève la séance à 13 h.

Il a été dressé le présent procès-verbal qui, après lecture, a été signé par le Président, et le secrétaire.

LE PRESIDENT

LE SECRETAIRE