



Réunion DAM/OS

20 novembre 2018

Une réunion présidée par Thierry Coquil, Directeur des Affaires Maritimes (DAM) s'est tenue le 20 novembre en présence des organisations syndicales.

En préambule à cette réunion consacrée au dispositif de contrôle et de surveillance ainsi qu'à la sécurité des navires, le DAM a fait un point sur le comité interministériel de la Mer (CIMER).

Suite à ce comité, il semble que le dispositif de l'action de l'Etat en Mer (AEM) ne soit pas remis en cause. Un travail doit être réalisé sur l'arrêté définissant l'AEM, confiant à différentes administrations les différentes missions.

Il est question d'un schéma directeur pluriannuel pour objectiver les besoins en moyens, de l'ensemble des acteurs de l'AEM.

En ce qui concerne le rapport de la Cour des comptes, les préconisations ne seront pas suivies, même s'il envisageait plus de moyens pour la Marine dans le cadre de l'AEM.

Une autre difficulté pour la DAM, est le rôle prépondérant donné aux préfets de départements (circulaires du Premier Ministre du 24 juillet 2018). Les travaux de modernisation de l'Administration de la Mer (AM 2022) n'avaient pas été basés sur cette hypothèse de départ. Il faut analyser et adapter les différents chantiers.

En tout état de cause, le DAM a demandé une stratégie interministérielle en matière de garde côte. Il fait remarquer que pour le moment le débat se passe sans la DAM et il est urgent que cette situation de fait, cesse. Il souhaite aussi que FRONTEX ne traite que de certains contrôles et ne se déploie pas sur l'ensemble des contrôles dans les eaux européennes.

Pour la CFDT, nous prenons acte de la volonté du DAM de pérenniser l'administration de la Mer sous la tutelle du Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES).

Dispositif de contrôle et de surveillance(DCS)

La réunion a été principalement centrée sur les besoins de contrôles des pêches en mer ainsi que sur les moyens d'atteindre les objectifs.

Le DAM rappelle que ce sont bien la direction des pêches maritimes (DPMA) et la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) qui sont les donneurs d'ordres. La DPMA a indiqué une augmentation du nombre de contrôles à hauteur de 20%.

Les documents permettant une étude des contrôles et des besoins au niveau spatial ont été analysés en séance.

Pour la CFDT, il n'est pas clairement établi que le repositionnement du Patrouilleur Iris à La Rochelle avec comme corollaire le désarmement de la vedette régionale Gabian permette d'atteindre tous les objectifs.

Pour le DAM, le redéploiement prévu (https://www.cfdt-ufetam.org/wp-content/uploads/2018/11/dam_os_20-11-18_modernisation_dcs.pdf) ne se fera pas avant 2021, ce qui correspond à la mise en service du nouveau patrouilleur pour la Méditerranée.

Pour la CFDT, il est nécessaire de bien comprendre que **cette situation est anxiogène** pour les agents concernés. Ils sont dans l'incertitude quant à leur avenir et la façon dont les changements vont être opérés.

La CFDT met en avant, le fait que la DAM qui souhaite faire évoluer son dispositif de contrôle et de surveillance, n'a pas la main sur la gestion des agents car ce sont bien **les RBOP régionaux qui dirigent la gestion des effectifs**.

Le DAM qui est conscient de ce fait, souhaite que chaque agent soit interrogé sur ses souhaits professionnels. Ce travail sur les ressources humaines sera conduit dans chaque DIRM. Il reconnaît également une difficulté quant à la pyramide des âges des agents du DCS.

Pour la CFDT, nous faisons remarquer que le DAM parle de modernisation du DCS, mais pour les agents cela s'apparente plus à la restructuration du DCS.

Sécurité des navires

https://www.cfdt-ufetam.org/wp-content/uploads/2018/11/dam_os_20-11-18_reforme_inspection_navires.pdf

La réforme va s'opérer en deux temps.

La première phase va concerner les navires de plus de 24 m, sauf les navires à passagers et navires à propulsion nucléaire ainsi que les navires à voile historiques. Ces navires seront délégués aux sociétés de classification. Cela représente une flotte de 485 navires.

Par contre il y aura un renforcement de la surveillance de ces sociétés lors des visites ISM/ISPS/MLC/OIT 188 ou à l'occasion de visites spéciales par ciblage.

Il est également prévu pour les centres de sécurités des navires (CSN), une augmentation du nombre de contrôles environnementaux, des examens de dossiers pour le compte de la commission centrale de sécurité (CCS), ainsi que des missions d'expertises pour l'OMI, l'EMSA. D'autres champs d'activité vont s'ouvrir comme le contrôle des émissions des navires, les drones, la cybersécurité ...

Pour les personnels des catégories B et C en service dans les CSN, il est prévu un transfert de charge venant des navires de moins de 24m actuellement visités par les personnels de catégorie A. Ces contrôles se feront par ciblage. Ils seront très certainement augmentés d'un volet environnemental.

La DAM souhaite également faire évoluer les compétences de ces agents en permettant l'accès au niveau ISN 4 ou 5.

Pour la CFDT, cette annonce de l'évolution des compétences des agents des catégories B et C doit être accompagnée d'un **volet indemnitaire** ou d'un plan de **requalification**.

Pour la phase 2, qui consiste pour les CSN à ne plus conduire de visites de sécurité des navires de moins de 24 m (sauf navires à passagers et navires à voile historiques) de manière périodique mais de manière ciblée, des modifications des textes doivent être réalisées et les outils de ciblage développés.

Le DAM réaffirme que les DIRM seront responsables des plans de contrôle de la sécurité des navires. Les personnels vont passer d'une posture de contrôle préventif à un contrôle de police de la sécurité des navires.

Le Directeur souhaite voir mettre en place un service qui soit capable de faire "vivre" la méthode de ciblage à l'instar du CNSP ou CACEM dans leurs domaines respectifs. Ce travail de supervision des CSN ne pourra pas se faire au niveau de la DAM.

Le chantier RH des CSN sera conduit par chaque DIRM. Chaque DIRM devra également piloter l'implantation territoriale des CSN.

Tout en réitérant ses propos sur la chaîne de responsabilité, ce sont les armateurs qui sont les seuls responsables de leurs entreprises, il insiste sur le fait que, à travers cette réforme de la sécurité des navires, c'est bien une polarisation des compétences nationales en DIRM. La direction des Affaires Maritimes aura de son côté le rôle politique.

Pour la CFDT, on s'aperçoit là encore, que le gros problème de cette AM 2022 va résider dans le fait que la DAM n'est plus maître de la gestion des effectifs.

Nous demandons à chaque DIRM, à travers un dialogue social de qualité, de mettre en place un accompagnement humain en respectant les situations personnelles de chaque agent concerné.