

Simplifier et rendre accessibles les normes



CHANTIER 3

La modernisation de l'administration de la mer ne peut être envisagée sans une simplification et une amélioration du cadre juridique dans lequel son action évolue. La norme reste en effet un outil indispensable pour accompagner les changements globaux qui touchent l'écosystème maritime : face aux innovations technologiques, à l'évolution des pratiques professionnelles, des conditions de travail et des activités en mer, le droit constitue un vecteur d'efficacité et de dynamisme de l'action publique tout en offrant une sécurité juridique et une prévisibilité servant les projets des acteurs privés. Ainsi, dans le cadre du chantier « Simplification et accessibilité des normes », l'administration de la mer bâtera et fera évoluer les dispositifs d'accompagnement et d'encadrement des activités maritimes à la lumière des besoins de l'industrie et des professionnels de la mer et au diapason avec les politiques

publiques nationales, européennes et internationales applicables. Concrètement, l'intelligibilité des normes sera renforcée afin d'éliminer les sources d'imprévisibilité et de complexité. En parallèle de cette exigence de clarté et sécurité juridique, les instruments et les processus juridiques seront améliorés, les formalités administratives simplifiées. La construction d'une norme plus intelligente permettra ainsi de desserrer les contraintes qui pèsent sur les acteurs maritimes tout en préservant la compétitivité économique du secteur et en accompagnant son évolution technologique comme environnementale.

Afin d'y parvenir, l'Administration de la mer a identifié 6 objectifs.

Au vu de son large périmètre, cette feuille de route dresse un point de départ de la concertation, et pourra être ajustée au cours de l'année 2024.

OBJECTIF 1 - METTRE EN ŒUVRE LA REVISION DE LA DIVISION 215 SUR L'HABITABILITE DES NAVIRES

Indicateur : Augmentation de la flotte de service sous pavillon français sur la période 2024-2027

Valeur cible 2027 : à déterminer en nombre de navires (objectifs chiffrés du nombre de navires de la flotte de service FR à fournir pour 2025-2006 et 2027)

Les règles d'habitabilité des navires sont d'une importance primordiale car elles conditionnent le design des navires en vue de conjuguer les facteurs opérationnels d'un navire et les conditions de travail et de repos à bord. Industriels et organisations syndicales représentant les officiers et les personnels d'exécution y sont donc particulièrement attentifs. L'administration doit accompagner les intéressés pour

prendre en compte des impératifs qui, souvent conciliables, trouvent parfois difficulté se conjuguer. Cela est particulièrement important au regard de la croissance potentielle de la flotte de service sous pavillon français (EMR).

Il s'agira pour l'administration de la mer d'accompagner la mise en œuvre de la division 215 rénovée.

OBJECTIF 2 - AMELIORER ET SIMPLIFIER LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIVISION 222 RELATIVE A LA CONCEPTION ET L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE CHARGE

Indicateur : nombre de remontée de difficulté d'application de la division 222 (navire de charge) entre 2024 et 2027

Valeur cible : Diminution - à définir (objectifs chiffrés 2025-2026 et 2027 à fournir)

La division 222 s'inscrit dans une logique novatrice de responsabilisation des acteurs économiques : dans le prolongement de l'étude de risque qui a animé par le passé les travaux du projet « Administration maritime 2022 », elle a vocation à offrir un référentiel technique qui permet de tenir compte des évolutions technologiques que connaissent les navires de charge notamment dans ce contexte de transition écologique.

Les dispositions de la division ont pour objectif d'offrir un cadre réglementaire adapté aux navires (jauge brute inférieure à 500 UMS) qui ne sont pas visés par les dispositions des conventions internationales ou de la réglementation européenne pertinentes. Elle permet ainsi de garantir un niveau minimum de sécurité à ce type de navire et au personnel de bord tout en conférant une certaine flexibilité et des approches innovantes dans la conception des navires.

En 2018, une refonte de la division 222 est entamée qui permet d'expérimenter une approche réglementaire plus souple par objectif (« Goal-based standards ») qui vise à traiter les risques identifiés selon les conditions d'exploitation spécifiées et déclarées par l'exploitant.

La mise en œuvre de la division 222 reste perfectible. Son interprétation et son application demeurent encore partielles en raison des difficultés que soulèvent la compréhension de sa rédaction souvent complexe (redondances, incohérences,...).

Cet objectif a pour ambition d'améliorer la lisibilité de la division 222 et plus globalement, celle de la norme technique applicable aux navires en général. La mise en place d'espaces de dialogue, de dispositifs d'harmonisation et de mécanismes de suivi des dispositions réglementaires visera ainsi à aboutir à une norme consolidée, accessible et éclairée.

OBJECTIF 3 : ADAPTER AUX BESOINS DES ACTIVITES ECONOMIQUES LA FORMATION ET LA QUALIFICATION DES GENS DE MERS

Indicateur : Réduction du taux de dérogations liées aux qualifications des gens de mer et délivrées sans plan de formation associé

Valeur cible : *taux cibles à fixer pour 2025, 2026 et 2027- requiert le recensement du nombre de dérogations en cours, par catégories*

[Vérifier que le Chantier 2 attractivité dispose qu'un indicateur relatif à l'évolution du nombre d'élèves en FI et en FC formés]

Les métiers de la mer et leurs filières de formation s'inscrivent dans un cadre réglementaire qui est déterminé par la DGAMPA. L'amélioration de la qualité de formation dispensée aux professionnels de la mer ne peut être envisagée sans une simplification des procédures réglementaires : de l'agrément des centres

de formation à la gestion des demandes de dérogation, en passant par le besoin d'adaptation permanente des brevets aux évolutions des activités, cet objectif doit permettre d'identifier les leviers destinés à porter un cadre réglementaire plus adapté et lisible tout en répondant aux nouveaux besoins de formation aux métiers de la mer.

OBJECTIF 4 : FLUIDIFIER L'EXERCICE DE LA MEDECINE DES GENS DE MER

Indicateur: nombre de visites non obtenues dans un délai de 1 mois après avoir effectué une demande de rdv via SmartAgenda

Cible : *réduction – niveau cible à définir*

OU

Indicateur : réduction du nombre d'accidents avec arrêt de travail

Cible : *réduction du nombre – sur un échantillon de 1000 marins*

La médecine des gens de mer est une activité indispensable compte tenu des conditions particulières d'exercice des professionnels de la mer et de l'accidentologie importante du secteur maritime. Elle englobe un large éventail de missions : santé et actions en milieu de travail, prévention, formation médicale, médecine d'aptitude et médecine du travail. La reconnaissance par les professionnels de la mer de la qualité des services de santé est unanime. En plus de leur gratuité pour les marins, la médecine des gens de mer offre une expertise spécifique et adaptée aux problématiques du monde maritime.

Cependant, de manière conjoncturelle mais dont la récurrence pourrait indiquer une tendance structurelle dans certaines zones géographiques, l'exercice de la médecine des gens de mer se heurte à un manque de fluidité. Les dispositifs de

consultation et de prise de rendez-vous ne sont pas suffisamment adaptés pour répondre à la demande des professionnels de la mer, notamment en période de haute saison. Les délais pour obtenir une visite médicale restent en outre encore trop imprévisibles. Cette difficulté d'absorption des pics de demandes et les divers dysfonctionnements nuisent au développement de certains secteurs maritimes comme la plaisance et le yatching.

Les conditions d'exercice de la médecine des gens de mer seront donc renouvelées afin d'offrir des services de santé optimisés et adaptés aux besoins des professionnels de la mer.

Les missions du SSGM ne relèvent pas toutes directement de la visite médicale, à l'instar de la prévention collective, laquelle devra être renforcée. Une approche RH du sujet sera indispensable [lien chantier 1.2].

OBJECTIF 5 : ACCOMPAGNER LE DEPLOIEMENT DU MODELE FRANÇAIS DE PAVILLON (REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS)

Indicateur : taux de croissance annuelle de la flotte de commerce française

Cible : taux à définir – en augmentation

Le registre international français (RIF) constitue l'un des 6 registres d'immatriculation du pavillon français. La qualité du RIF contribue à la reconnaissance internationale du pavillon français, pavillon dont la flotte se classe au 23^e rang mondial et attire désormais un nombre croissant de navires.

Si le pavillon français offre un certain nombre d'avantages compétitifs du fait de dispositifs fiscaux et budgétaires robustes (crédit-bail, taxe au tonnage, suramortissement, exonération de contributions patronales et soutien aux entreprises d'armement maritime), le RIF hisse ce dernier au rang des premiers compétiteurs européens et mondiaux, grâce notamment à des atouts sociaux et

fiscaux qui lui sont propres (emploi indirect de marins, exonération de l'impôt sur le revenu), auxquels s'ajoute une qualité de service reconnue. En partant du constat du succès du RIF, il est à présent nécessaire d'acter un saut qualitatif du registre, en achevant les réformes visant à améliorer le service rendu, tout en réhaussant nos exigences en matière de qualité de la flotte. Une réflexion sera amorcée sur la composition de la flotte qui candidate à l'entrée dans le registre au regard des enjeux compétitifs, fiscaux, politiques mais aussi environnementaux et sociaux : un objectif pluriannuel d'orientation de la flotte sera ainsi mis en place. En parallèle, la dématérialisation des procédures administratives sera parachevée dans un souci de simplification des démarches.

OBJECTIF 6 : RENOVER L'EXPERTISE SECURITAIRE DES NAVIRES DE PLAISANCE

Indicateur : Nombre de formations et de programmes de renforcement des compétences proposés aux professionnels de l'industrie des navires de plaisance.

Cible : niveau d'augmentation à définir

Les navires de plaisance sont couramment utilisés à des fins professionnelles. Il convient d'accompagner et d'encadrer

l'ensemble des aspects de cette pratique, sur le plan de la sécurité des navires.

PROJET

Les leviers d'action suivants sont prioritairement mobilisés pour l'atteinte de ces objectifs :

Les leviers d'action du chantier 3

Objectif 1 : Mettre en œuvre la révision de la division 215 sur l'habitabilité des navires

Levier 1 : Intégrer la division 215 au tour de formation

Levier 2 : Établir dans un second temps un retour d'expérience de la mise en œuvre de la division 215 rénovée par les CSN et les commissions régionales de sécurité

Objectif 2 : Améliorer et simplifier la rédaction de la division 222 relative à la conception des navires de charge

Levier 1 : Faciliter l'accès à la norme technique en revoyant la structure de la division et en se recentrant sur les exigences essentielles.

Levier 2 : Extraire les exigences des navires de charge de conception plaisance à utilisation professionnelle de la division 222 en vue de les regrouper à terme dans une division spécifique dédiée (NUC, NAC, navire de charge de conception plaisance) .

Levier 3 : Mettre en place un processus de retour d'expérience de l'application la division 222.

Objectif 3 : Adapter aux besoins des activités économiques la formation et la qualification des gens de mer, et les conditions d'exploitation des navires de pêche

Levier 1 : Simplifier l'agrément et le suivi des centres de formation

Levier 2 : Instruire les demandes de dérogation aux formations dans un cadre plus englobant d'adaptation aux besoins structurels des activités maritimes

Levier 3 : Lever les freins liés aux brevets contraignants et inadaptés aux besoins de l'activité considérée

Levier 4 : Appuyer la compétence « navigation professionnelle/gens de mer » (NAVPRO) des DDTM : former et informer

Levier 5 : Rationaliser l'extension de la 3ème catégorie de la navigation à la pêche

Levier 6 : Appuyer la compétence « navigation professionnelle/gens de mer » (NAVPRO) des DDTM : former et informer

Objectif 4 : Fluidifier l'exercice de la médecine des gens de mer

Levier 1 : Moderniser le dispositif existant de mise en œuvre logistique de la médecine des gens de mer

Levier 2 : Expérimenter l'agrément de médecins de ville en métropole

Levier 3 : Questionner l'assiette actuelle des visites médicales obligatoires et évaluer son impact réglementaire

Levier 4 : Moderniser le SSGM et faciliter sa gestion RH

Levier 5 : Renforcer la prévention auprès des marins

Objectif 5 : Accompagner le déploiement du modèle français de pavillon (Registre international français)

Levier 1 : Dessiner et mettre en œuvre un objectif décennal d'orientation de la flotte française

Levier 2 : Parachever la dématérialisation et le contrôle de la gestion des flottes

Objectif 6 : Rénover l'expertise sécuritaire des navires de plaisance

Levier 1 : Établir un référentiel de compétences pour les officiers de sécurité des navires de plaisance (NUC, NAC, NACI)

Nos leviers d'action – chantier 3

Les leviers d'action de l'objectif 1 : Mettre en œuvre la révision de la division 215 sur l'habitabilité des navires

→ Levier 1 : Intégrer la division 215 au tour de formation

La révision de la division 215 sera incorporée dans le programme de formation des agents des CSN afin de les sensibiliser et former aux nouvelles règles d'habitabilité des navires, en perspective de l'application de la division et aussi de l'accompagner des professionnels. La mise en place d'un programme de formation spécifique et de supports pédagogiques dédiés à la division 215 rénovée constitueront autant de moyens au service de la compréhension approfondie et l'application harmonisée des règles d'habitabilité des navires.

→ Levier 2 : Établir dans un second temps un retour d'expérience de la mise en œuvre de la division 215 rénovée par les CSN et les commissions régionales de sécurité.

12 mois après l'entrée en vigueur de la division, sera mis en place un retour d'expérience avec les acteurs de la construction navale (armateurs, organisations syndicales, chantiers navals, sociétés de classification et bureaux d'étude) afin d'évaluer l'impact et l'efficacité de la mise en œuvre de la division 215 rénovée. L'objectif est d'évaluer les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre de la division pour éventuellement ajuster les modalités de mise en œuvre de la division 215 en vue de son application harmonisée.

Les leviers d'action de l'objectif 2 : Améliorer et simplifier la mise en œuvre de la division 222 relative à la conception et l'exploitation des navires de charge

→ Levier 1 : Créer un appui à la prise de décision en application de la division 222

Pour répondre à l'exigence d'une meilleure mise en œuvre de la division 222, des dispositifs de suivi seront élaborés. Ils auront pour objectif de réduire les sources d'incertitude et de complexité dans l'application de la norme :

- Une réflexion sera ainsi entamée sur la création ou la consolidation d'une base de données nationale des mesures équivalentes décidées par les commissions régionales de sécurité (CRS)
- Une commission « petits navires » sera également créée. Elle se réunira tous les 6 mois afin de faire un point sur la mise en œuvre de la division 222. La composition de cette commission devra permettre d'associer des compétences internes (Administration de la mer) et externes (industries, sociétés de classification...). Au sein de cet espace de dialogue, une réflexion sera conduite sur la spécialisation des inspecteurs de sécurité des navires sur l'application de la division 222
- Les consultations écrites au sein des CRS pour les dossiers sans enjeux ou problématique spécifiques seront généralisées.

→ Levier 2 : Traiter les navires de conception plaisance à part

[Une division de l'arrêté de 1987 ou partie de division sera dédiée aux navires de conception plaisance Cf. Objectif 6]

→ Levier 3 : Faciliter l'accès à la norme technique

Au-delà du périmètre de la division 222, l'accès et la compréhension des normes techniques, toutes divisions confondues, implique de mutualiser les outils et les référentiels :

- L'accès à la norme devra être repensé pour être rendu didactique et exhaustif (évolution numérique/ Site SE Mer)
- Un outil permettant d'accéder à la réglementation applicable en fonction de la date de pose de quille devra être étudié dans ses modalités et configuration

Les leviers de l'objectif 3: Adapter aux besoins des activités économiques la formation et la qualification des gens de mers, et les conditions d'exploitation des navires de pêche

→ Levier 1: Simplifier l'agrément et le suivi des centres de formation

Un point de vigilance sera porté aux procédures d'agrément et au suivi des centres de formation dont la complexité et l'inadaptation de certains dispositifs génère des blocages ou des retards d'activité :

- Afin de gagner en efficacité, les dispositifs d'agrément seront simplifiés et optimisés. Une distinction entre la primo-validation et le renouvellement d'agrément sera opérée dans un souci de fluidité des démarches. De même, les dossiers de demande de renouvellement seront allégés afin de desserrer les contraintes administratives qui pèsent sur les démarches de renouvellement.
- En parallèle, la certification « Qualiopi » sera prise en compte dans les parcours de formation proposés par les établissements afin de porter une reconnaissance complète et réelle des apprentissages dispensés.
- La création d'un pôle national de suivi des centres de formation et de la coordination des contrôles sera étudiée afin de garantir un appui et un contrôle des centres de formation agréés. Ce dispositif pourrait se faire sous l'égide de la DIRM Med dont les services seraient renforcés et qui assure le suivi à l'heure actuelle du plus gros volume de dispositifs de formation (300 formations et 30 centres de suivis).

→ Levier 2: Instruire les demandes de dérogations aux formations dans un cadre plus englobant d'adaptation aux besoins structurels des activités maritimes

Il sera proposé à l'armateur, en appui de toute demande de dérogation liées aux formations, de présenter son plan de formation interne. En effet, si la gestion de l'urgence (limitation dans le temps de la dérogation) ne soulève pas de difficulté dans le processus de délivrance d'une dérogation, elle révèle bien souvent dans les faits un besoin spécifique et structurel de la part des professionnels maritimes. La logique actuelle de validation des dérogations devra donc être inversée en faveur de la présentation par l'armateur d'un plan de formation interne qui sera alors examiné. Cela permettra ainsi de laisser un délai à l'armateur afin qu'il puisse s'adapter au manque structurel de personnel qualifié. Cela induira par ailleurs la responsabilisation de l'armement concernant la formation à projeter à l'appui de la demande de dérogation.

L'appui de la mise en œuvre de ce dispositif en termes de système d'information (portail de l'armateur, portail du marin) pour formuler la demande de dérogation et permettre son suivi

ainsi que celui du plan de formation, sera à considérer. L'objectif est de bien intégrer le circuit actuel entre la DML, la DIRM et le retour à la DML.

Un lien sera à opérer avec le dispositif VAE et ses débouchés.

→ **Levier 3 : Lever les freins liés aux brevets contraignants et inadaptés aux besoins de l'activité considérée**

Face à l'évolution des activités maritimes :

1. Les référentiels seront modifiés (référentiel cultures marines pour commencer)
2. Les brevets dispensés seront réadaptés :
 - ✓ Energies marines renouvelables et yachting : examiner la remise en place le 3000KW limité à 200 milles (qui n'est plus délivré dans le cadre du Bac EMM (passé à 750KW) et/ou réfléchir à l'augmentation des prérogatives pour le 750KW, qui est déjà exigeant ;
 - ✓ Moderniser le calcul de la puissance moteur : ne pas la considérer par ajout des puissances des différents moteurs le cas échéant, mais prendre la puissance du moteur le plus puissant (généralisation de l'actuelle dérogation existante pour les moteurs HB et selon le type de navigation)
3. Pour faciliter l'entrée dans la profession, notamment dans les métiers de la pêche, les exigences des services en mer seront reconsidérées, en particulier au regard de la convention STCW. Et les modalités de facilitation des formations de professionnalisation seront simplifiées [Voir Chantier 2 - Attractivité].
4. Pour la pêche, l'échéance de transformation des brevets à la pêche sera reportée de six mois supplémentaires. [L'administration de la mer veillera également à ce que les régions accompagnent les professionnels pour la transformation des titres à la pêche pour s'assurer que les centres de formation offrent bien le volume de formation nécessaire. Un bilan des brevets transformés au regard du volume des non transformés sera dressé à l'issue de ces 6 mois de prorogation.

→ **Levier 4 : Harmoniser et conforter les décisions d'effectif**

Pour accompagner en particulier le secteur de la pêche, il sera mené un travail de l'administration centrale et des services déconcentrés visant à harmoniser le traitement des fiches d'effectif minimal proposées par les armements au niveau national et aussi des façades. L'effet attendu est d'éclairer et conforter la prise de décision au cas par cas par les services déconcentrés en matière de décision d'effectif minimal. L'instruction nationale du 6 août 2019 sur l'instruction des propositions d'effectif et des fiches d'effectif minimal pourra être ajustée à l'issue de ces travaux. Un accompagnement des marins et des armements sera envisagé.

→ **Levier 5 : Rationaliser l'extension de la 3^{ème} catégorie de la navigation à la pêche**

Pour accompagner le secteur de la pêche, administration centrale et services déconcentrés mettront en place un dispositif d'appui au traitement efficace au cas par cas des demandes d'extension de catégorie de navigation pour les navires de moins de 12 mètres.

→ **Levier 6 : Appuyer la compétence « navigation professionnelle/gens de mer » (NAVPRO) des DDTM : former et informer**

Il sera dressé un bilan à date du nombre d'ETP dédiés à la navigation professionnelle et aux gens de mer afin d'évaluer les ressources disponibles et l'hétérogénéité sur le territoire. Un recensement des missions liées aux besoins « usager » sera également mené (accompagnement des usagers, contrôles a posteriori à effectuer). Une réflexion sera menée pour évaluer la pertinence d'une réorganisation des compétences notamment au niveau interrégional et, le cas échéant, la définir.

Un retour d'expérience sera mis en place au sein de l'administration maritime sur la mise en œuvre des dernières réformes relatives à la navigation professionnelle et aux gens de mer telles que la réforme du permis d'armement et le régime des Navires à utilisation commerciale (NUC). Ce retour d'expérience sera utilisé au profit de la mise en œuvre de nouvelles réformes à visée simplificatrice telles que le régime des navires d'activité côtière (NAC). Il permettra d'anticiper les risques notamment ceux liés à la concurrence (*level playing field*) et de guider les usagers en amont.

En parallèle, un effort de pédagogie et d'information sera porté auprès des usagers pour favoriser la mise en œuvre des nouvelles réformes. Sur le modèle des « fiches plaisances », une cartographie des « chargés de projets » sera dressée via le site du ministère de la mer pour mieux identifier et incarner les services de proximité.

Objectif 4 : Fluidifier l'exercice de la médecine des gens de mer

→ Levier 1 : Moderniser le dispositif existant de mise en œuvre logistique de la médecine de gens de mer

L'administration de la mer entamera une refonte des dispositifs d'exercice de la médecine d'aptitude et de travail des gens de mer à la fois sur le plan qualitatif et quantitatif :

- L'outil de prise de rendez-vous « Smart Agenda » sera consolidé et modernisé afin de lui donner un ancrage pérenne dans le temps et un travail de simplification sera également conduit : L'accueil des gens de mer pour la prise de rendez-vous sera amélioré et un dispositif commun à toutes les façades sera mis en place avec une utilisation harmonisée et obligatoire. L'objectif sera de garantir aux gens de mer une disponibilité permanente de créneaux. En parallèle, un suivi au second degré de l'efficacité de ces dispositifs sera assuré par le Service de santé des gens de mer (SSGM).
- En tenant compte du délai de prise de rendez-vous et du nombre de visites quotidiennes effectuées, le suivi d'activité sera également modernisé afin d'assurer des conditions optimales de réalisation d'un volume d'activité compatible avec les besoins des usagers.

→ Levier 2 : Expérimenter l'agrément de médecins de ville en métropole

L'agrément de médecins de ville, réglementairement possible, sous conditions, sera mis en place de manière expérimentale. Cela se déroulera dans deux départements métropolitains, l'Hérault et le Morbihan (34 et 56) afin d'une part de mesurer la satisfaction des besoins qui devront être confirmés, d'autre part mesurer l'efficacité quantitative et qualitative du dispositif. Un troisième département pourrait bénéficier de cette expérimentation sur demande d'une DIRM. Le coût du dispositif et sa charge, ainsi que les modalités d'accompagnement des médecins ainsi agréés devront être identifiés.

→ Levier 3 : Questionner l'assiette actuelle des visites médicales obligatoires et évaluer son impact réglementaire

Sans diminuer l'attention médicale accordée à tous les personnels navigant, la pertinence du caractère systématiquement de certaines visites médicales doit pouvoir être questionnée, en fonction des modalités d'exercice de la profession de marin et en fonction des conditions propres auxdits marins.

Les petits brevets (BACPN) pourraient ainsi relever de la médecine de ville dont l'élargissement par agrément serait organisé, et les agents du service général (ADSG) en emploi de saisonnier pourraient être dispensés d'une visite obligatoire (attention cependant à leur statut de marin). De même, l'obligation de visite d'aptitude en amont du passage de certains certificats (CRO, CGO médical) pourrait être reconsidérée.

En parallèle, les zones et les périodes de haute tension (en raison d'une forte demande de visites) seront à identifier afin d'agréer un médecin en appui pour des visites précisément ciblées.

→ Levier 4 : Moderniser le SSGM et faciliter sa gestion RH

Dans un contexte de renouvellement démographique et de tension sur les médecins à l'échelle nationale, le SSGM souffre d'un manque d'attractivité et d'un déficit de recrutement (cf. Chantier 1.2). Une réflexion sera ainsi conduite afin de stimuler l'attractivité des métiers de la médecine des gens de mer (médecin, d'infirmier...). Une action de communication sera également conduite afin de faire connaître cette branche professionnelle au grand public.

Le SSGM développera ses démarches auprès des ARS pour élargir comme terrain de stage pour les externes (4^{ème} à 6^{ème} années) et internes en médecine.

→ Levier 5 : Renforcer la prévention collective auprès des marins

Sera mis en place un réseau de préventeurs ENIM (IMP) dont l'accompagnement et le retour d'expérience devra être organisé.

Un effort de sensibilisation sera par ailleurs porté auprès des marins afin d'insister sur l'importance de la prévention médicale. Cela passera par la valorisation et la communication relative aux différentes études menées par le SSGM avec l'ensemble des partenaires.

Des actions de pédagogie et de vulgarisation du rapport annuel du SSGM seront ainsi conduites, à destination d'un large public.

Un effort particulier sera conduit par le SSGM en faveur de la prévention de la désinsertion professionnelle, par le biais de cellules dédiées.

Objectif 5 : Accompagner le déploiement du modèle français de pavillon (Registre international français)

→ Levier 1 : Dessiner et mettre en œuvre un objectif décennal d'orientation de la flotte française

La flotte qui compose le RIF évolue au gré des besoins nationaux, du regard politique et des priorités et environnementales.

- La décarbonation et l'innovation seront pris en compte
- Une réflexion systémique sur les opportunités des entrées en flotte sera mise en place
- Une cellule d'alerte et d'accompagnement de l'évolution de la flotte (CAAF) sera mise en place. Placée sous l'égide du directeur de la DGAMPA, elle aura vocation, dans une démarche prospective et de veille, à identifier les besoins d'évolution de la flotte française (formation des équipages aux nouvelles technologies vertes, aux modes de navigation...).
- Pour la flotte de pêche, les décisions d'effectifs seront mises en cohérence avec les réalités et les besoins de la flotte.

→ **Levier 2 : Parachever la dématérialisation et le contrôle de la gestion des flottes**

Certains dispositifs non encore dématérialisés et automatisés avec un contrôle de second niveau le seront : aide à l'emploi maritime (SEAM), et exonérations de charges sociales.

Objectif 6 : Rénover l'expertise sécuritaire des navires de plaisance

→ **Levier 1 : Encadrer l'utilisation des navires de plaisance à des fins professionnelles en dehors des NAC et des NUC**

Intégrer, dans le travail plus large sur la révision de la division 222, la simplification de la prise en compte des navires de conception plaisance, hors NAC et NUC, pour un usage professionnel.

Prendre en compte le besoin spécifique des répliques de navires historiques et des navires du patrimoine de plus de 24m.

→ **Levier 2 : Mettre en œuvre la réglementation sur les NAC (division 238)**

En s'appuyant sur le retour d'expérience des NUC, bâtir et mettre en œuvre une réglementation simple spécifique aux NAC.

→ **Levier 3 : Promotion du code « Yachting » à l'OMI**

Reprendre les travaux de promotion d'un code « Yachting » à l'OMI. La division 242, comme la réglementation britannique, est notifiée à l'OMI. Promouvoir l'adoption d'une réglementation de l'OMI à partir de nos réglementations nationales (anglaise, française, et autres) permettrait d'uniformiser la réglementation relative aux yachts et effacer les éventuelles différences de traitement pour faciliter les entrées en flotte de navires. Réviser en conséquence la divisions 242 pour la rendre plus adaptée au développement important de la pratique du yachting sous pavillon français.

→ **Levier 4 : Veiller à la bonne connaissance de la réglementation « navire de conception plaisance »**

S'assurer, en lien avec la FIN, de l'existence de formations à la réglementation à destination des personnels des chantiers, et en particulier ceux de petite taille.

Intégrer ces questions dans la formation des ISN et des agents du DCS [lien à établir avec chantier 1].

PROJET