



Compte-rendu de la réunion DAM/OS

26 juin 2017

Cette réunion présidée par Hervé BRULE, adjoint au Directeur des Affaires Maritimes (DAM) s'est tenue le 26 juin en présence des organisations syndicales.

Différents points ont été discutés.

Cadrage ARTT à bord des patrouilleurs

Une discussion sur le cadrage ARTT a eu lieu notamment sur les droits et obligations de l'utilisation par les agents de ces unités d'un reliquat de 64 heures non effectuées par ces derniers au cours de l'année de travail.

Il a été aussi question de la possibilité de l'utilisation par ces agents du CET qu'ils auraient pu acquérir au cours de leur carrière. Il a notamment été précisé que l'utilisation de jours de ce CET décompte forfaitairement 7 heures.

Réflexions relatives à l'inspection des navires

La DAM souhaite recaler le dispositif sur la sécurité des navires. Les axes de réflexion portent sur la sécurité, la sûreté, la prévention de la pollution et la certification sociale. Des objectifs seront définis afin de mettre en place une méthode de travail.

L'Administration souhaite préserver la polyvalence des agents dans les services, tout en s'adaptant à la diminution des moyens et au retrait progressif des ULAM dans le dispositif "sécurité des navires".

Pour cela, il est nécessaire de mettre en place un outil de ciblage, (GINA?), le but étant de garantir une égalité de traitement des administrés.

Pour les grands navires (Lht >24 mètres), la DAM souhaite élargir le périmètre de la délégation aux sociétés de classification en fonction du type et de la jauge.

Pour les navires de jauge supérieurs à 500 UMS, la responsabilité de certification ISM-ISPS-MLC resterait du ressort de l'état du pavillon, néanmoins se pose la question de la redondance visite statutaire/visite de classification (exemple : cas particulier des VP sur les navires à passagers supérieurs à 500 UMS). Le contrôle par l'état du port ne serait pas impacté par les différents scénarios présentés aux politiques.

Pour les petits navires (Lht < 24 mètres), la DAM souhaite maintenir les visites de mise en service par ses personnels. Un système déclaratif du contrôle du navire sous la responsabilité de son armateur sera mis en place, avec un dispositif de ciblage permettant aux services, un contrôle de deuxième niveau.

A la demande de précisions de la CFDT sur les implantations géographiques des services de contrôle, la DAM a répondu que c'est au niveau des DIRM qu'il conviendra de prendre la décision d'organiser l'implantation de leurs services en charge de la sécurité des navires, de la sûreté, de la prévention de la pollution et de la certification sociale.

La CFDT a demandé quel sera l'impact en termes d'effectifs sur les inspecteurs de la sécurité des navires (ISN) B et C.

La DAM n'a pas clairement répondu à la question, arguant que le but de cette réforme est d'accompagner les dispositifs d'amélioration de l'économie maritime dite "économie bleue".

Pour la DAM, c'est un chantier de simplification administrative et réglementaire qui s'ouvre. Ce n'est pas un abandon des missions mais un meilleur ciblage des navires.

Signalisation maritime

L'ambition de la DAM est de déléguer au niveau régional, aux DIRM, plus de prises de décisions en ce qui concerne la politique de balisage et de signalisation maritime.

Il existe actuellement une réflexion sur la stratégie que peut avoir l'Administration pour porter la politique du balisage en France avec notamment la prise en charge de son coût économique.

Sur le volet financier, face à une diminution de ses moyens, la DAM envisage plusieurs scénarii comme celui de faire payer les usagers par la mise en place d'une redevance ou encore celui qui confierait la gestion à l'autorité portuaire qui serait alors la Région selon les dispositions de la loi NOTRE.

Pour cela, l'articulation entre l'Armement Phares et Balises (APB) et les DIRM devra être optimisée.

Gens de Mer

Le temps imparti à ces questions a été très court.

Cependant la DAM a fait un point sur la mise en place de différents logiciels permettant la dématérialisation de certains actes. Le logiciel AMPHORE modernise la formation maritime. Le portail "Marin" est destiné à simplifier les relations des marins avec l'Administration maritime.

La mise en place du permis d'armement qui est une compétence du préfet de département va considérablement changer le travail dans les services des délégations à la Mer et au littoral (DML) en charge des mouvements sur les rôles d'équipage. Cette tâche sera supprimée au profit d'un contrôle de second niveau qu'il conviendra de mettre en place.

La DAM va rechercher des DML volontaires afin d'expérimenter le nouveau système de déclarations lié à ce permis d'armement, le portail "Armateur".

La mise en place au 1^{er} janvier 2020 de la déclaration sociale nominative (DSN) permettra un contrôle à posteriori. C'est une réforme générale portée par le Ministère des Affaires Sociales.

Questions diverses

À ce stade, il a été question de l'expérimentation par la DAM, l'APB et la DIRM NAMO du rapprochement de l'ingénieur d'armement régional avec les services de l'APB à Quimper.

Pour la CFDT, qui suit particulièrement ce dossier, si l'expérimentation peut avoir lieu, il est impératif de clarifier la fiche de poste du nouvel ingénieur d'armement afin de connaître exactement l'implantation géographique de son poste.

Le poste de secrétaire de l'ingénieur d'armement doit se voir pérenniser sur Lorient où dans le cas contraire un reclassement au sein de la DIRM NAMO à Lorient doit s'opérer.

La DAM qui souhaite ce rapprochement pour des raisons de synergies entre les deux entités est d'accord sur ces demandes.