



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 55 82 88 75 – Fax : 01 55 82 88 70 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Montreuil, le 11 février 2014

La France a ratifié la Convention du Travail Maritime (MLC 2006) il y a tout juste un an. Notre pays a été le 35ème Etat membre de l'OIT et 13ème Etat membre de l'UE à avoir ratifié cette convention qui couvrait, en février 2013, 212 navires représentant au total une jauge brute de 8,2 millions de tonneaux battant pavillon français.

Ce volet humain vient parachever les dispositifs internationaux relatifs à la sécurité des navires dans lesquels la France dispose d'une excellence mondiale. En effet, en 2013, le pavillon français a été classé premier mondial au Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du Port. **Ce classement est le reflet du haut niveau de compétence, de qualification, de professionnalisme et d'investissement des Inspecteurs de la Sécurité des Navires (ISN).** Alors que se discute la reconnaissance statutaire des ISN et leur intégration dans un corps d'ingénieur, ce point ne doit pas être éludé.

Pour autant, le dispositif de contrôle des navires, largement sous doté, est fragilisé. La presse s'est faite l'écho à plusieurs reprises du constat de carence du dispositif français, les DIRM et les CSN ne pouvant assurer la continuité du service public ni répondre aux demandes de visites de sécurité des navires. Sous nos yeux, faute d'anticipation, de volonté et de dialogue est en train d'être mis à sac un service public de sécurité des navires pourtant classé aujourd'hui au premier rang mondial.

Avec une centaine d'agents en poste au plan national, près de 14 000 visites annuelles sont réalisées. La côte d'alerte est dépassée. Les services sont dans l'incapacité matérielle d'en faire davantage et la France arrive déjà, en extrême limite, à satisfaire aux obligations internationales et communautaires.

Dans ce contexte, sachant qu'il faut au moins deux ans pour former un Inspecteur de la Sécurité des Navires afin qu'il soit pleinement doté de ses qualifications, si rien n'est engagé immédiatement, ce service public est condamné

La CGT demande une rencontre approfondie sur les moyens alloués aux CSN ainsi qu'une étude d'impact de l'application de la MLC 2006 en ce qui concerne les visites inopinées ou spéciales sur les navires battant pavillon étranger.

*

* *

Amendement 1 :

Article 1 – II : 1. « Centres de sécurité des navires : services spécialisés des *directions interrégionales de la mer* »

Article 1 – II : 1. « Centres de sécurité des navires : services spécialisés de *la Direction des Affaires Maritimes* »

Motifs : Le rattachement des CSN à l'échelon interrégional a été introduit lors de la modification du décret en 2011. La volonté politique allait à la déconcentration de ce service public. Depuis l'Etat s'est doté d'un Ministre de la Mer qui affirme, au nom du gouvernement et du projet du Président de la République, « *le défi maritime français* » au moyen, notamment, d'une politique maritime intégrée. Alors que le transport maritime est stratégique et mondialisé, lui confier un support de gouvernance interrégional est dépassé, étrié et sans ambition. C'est au gouvernement de fixer l'ambition maritime française et de la faire porter par une Direction d'administration Centrale unique et stratégique qui devrait être une Direction Général de la Mer. Sans un portage national unifié et intégré, il n'y aura pas de politique maritime.

Vote : 12 pour (CGT-FSU-FO-UNSA)
3 abstentions (CFDT)

Amendement approuvé, rejeté par l'administration.

