

Caen, le 30 mars 2022

Monsieur Camille Pujol  
Secrétaire Général Adjoint  
du SNPAM CGT  
à

Monsieur Eric Banel  
Directeur Général des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture  
(Par voie électronique)

**Objet : Mise en œuvre de la réforme du régime d'inspection des navires professionnels de longueur inférieure à 24 mètres**

Monsieur le Directeur Général,

Les réformes précédentes, dont la CGT a toujours réclamé une étude d'impact complète (nationale et inter-régionale) sous tous les aspects et un bilan de ces réformes, sans que l'administration le produise, ont induit une réduction importante des activités des Centres de Sécurité des navires (CSN), services spécialisés de l'administration de la Mer, en 2012 (délégation des navires de charge de plus de 500 UMS en navigation internationale et périodicité étendue potentiellement jusqu'à 5 ans du permis de navigation des navires de longueur inférieure à 12 mètres) et en 2014 (périodicité étendue potentiellement jusqu'à 5 ans du permis de navigation des navires de longueur de 12 à 24 mètres).

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 dite loi d'Orientation des mobilités (LOM) a de nouveau réformé l'inspection des navires en son modus operandi en diminuant sérieusement à nouveau les missions des mêmes CSN dans les deux domaines de l'état du pavillon représentant le nombre le plus important de navires :

- Délégation aux sociétés de classification des navires de plus de 24 mètres hors navires à passagers,
- Délivrance d'un permis de navigation de durée illimitée et donc l'abandon des visites périodiques au profit d'un système de visites ciblées pour les navires de charge et les navires de pêches de moins de 24 m.

Les décisions législatives ont été traduites dans un premier rang sur le plan réglementaire par des modifications du décret 84-810 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution par le décret 2020-1808 en date du 30/12/2020 notamment en son article 4 introduisant le Permis de navigation illimité pour les navires de charge et les navires de pêches de moins de 24 m.

**Actuellement, le 2<sup>e</sup> niveau de transcription réglementaire n'a pas été effectué puisque la dernière version division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 27 novembre 1987 modifié date de 2019.**

Concernant la délivrance d'un Permis de navigation illimité, la sous-direction STEN a publié une note instruction en décembre 2021, pour définir les grands axes de la transition mais n'étant pas opposable, **elle ne suffit pas à structurer la période de transition entre le régime d'un permis de navigation à périodicité définie et celui d'un permis de navigation illimité qui d'une nécessaire recherche de cohérence des conditions de délivrance associées**. Elle n'est pas suffisamment complète pour le travail de terrain.

.../...P1/3

Le suivi du deuxième segment de flotte impacté par la réforme, c'est-à-dire les navires de 24 mètres ou plus n'a lui pas été particulièrement défini puisque ces navires ne donnent pas lieu à un contrôle de second niveau pour ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution, contrairement à ceux délégués en 2012 pour lesquels ces notions sont prises en compte par les conventions internationales, la réglementation européenne et nationale (**bien qu'incomplètement du point de vue de la CGT**).

La CGT demande immédiatement l'ouverture d'échanges sur l'évolution de la division 130 avant sa modification et celle de la note instruction de décembre 2021, qui devront être discutées dans un groupe de travail (OS/DAM) sur les deux points détaillés ci-après. En effet, l'inquiétude et l'incertitude est grande dans les CSN et nous préoccupe fortement. L'objet des sessions du groupe de travail devront porter, **sans exhaustivité**, sur les thèmes suivants :

**- I°) Pour les navires qui se verront délivrer un permis de durée illimité :**

- En premier lieu, la définition de la responsabilité du ou des agents effectuant la dernière visite avant la délivrance d'un permis de navigation de durée illimitée et de l'agent signant ce dernier,
- Une vraie négociation sur la définition des évolutions de la division 130 tant sur la situation définitive que sur la période transitoire. Il doit en être de même sur une version modifiée de la note STEN en date du 22/12/2021 en particulier mais sans exhaustivité, **des conditions de la transition, éventuellement ajustables pour les navires les moins exposés au risque (par exemple en 5<sup>e</sup> catégorie sur des plans d'eau entièrement fermés), sur le dossier du navire et en particulier la définition d'évènement majeur, de l'état du référentiel nécessaire au changement de paradigme sur le permis de navigation avec les conséquences sur la charge de travail des CSN et donc sur les délais et l'impact sur les autres missions et les conditions de travail des agents, de la définition de la dernière visite avant la délivrance du PN illimité, etc.** ... pour ce qui concerne la période transitoire.
- Pour la préparation de la période ultérieure à la délivrance du permis illimité, il est impératif de définir précisément, les obligations de l'armateur au-delà du pur respect de la réglementation et en particulier de la définition des processus qui permettront à l'administration de la mer de suivre un minimum des éléments traçables. En effet, dans le régime actuel, la majorité des armateurs ne respectent pas et de loin leurs obligations d'informations des CSN pour les modifications / transformations, par exemple les remotorisations qui entraînent une grosse problématique sur la prévention de la pollution de l'air (MARPOL Annexe VI) par les moteurs dans les zones maritimes par la mise en place du TIER III pour les oxydes d'azote (NOX).
- **Avec un changement complet de paradigme concernant les visites de sécurité des navires en passant à un régime de visites ciblées, personne ne connaît la situation que les agents ISNPRPM retrouveront au bout de 5, 8 ou 10 ans, chiffres évoqués depuis des années par l'administration lors des différentes présentations, au moins informelles, de cette réforme. C'est un point de passage obligé des négociations indispensables avec les organisations représentatives des personnels concernés !**

**Le point précédent implique de plus une forte problématique concernant la confrontation des agents avec les administrés qui de plus ne les connaîtront plus.**

**Déjà dans la situation précédente, quand les armateurs ou leurs représentants avaient les visites périodiques, le rôle de « certificateurs » d'un contrôle à priori, n'était pas sans tension voire sans risques pour les agents.**

**Quand leurs interlocuteurs ne les connaîtront plus (logique au bout de 5, 8 ou 10 ans), et les rencontreront dans le cadre d'un contrôle à posteriori, donc vu comme un contrôle de police, (avec des agents seuls majoritairement ou au maximum à deux), les risques pour ces derniers seront importants comme le prouvent certaines agressions d'agents ULAM par le passé.**

**Quand en plus, le risque sera la suspension du PN, donc de l'activité, puis la visite suivante à peu après l'annulation du PN avec obligation d'une nouvelle Visite de certification à définir (Visite de Mise Service?), la situation pourra très vite dérapier par exemple avec des enjeux comme il y en a sur des pêches spécifiques (coquilles St Jacques, ...) ou auprès d'administrés « difficiles ».**

**La sécurité des agents découlant des modalités de leurs visites sera clairement mis en cause et l'administration employeur doit anticiper et prévoir à l'avance les mesures à prendre pour protéger ses agents !**

- II°) Pour la délégation aux sociétés de classification des navires de plus de 24 mètres hors navires à passagers,

- En premier lieu, l'indispensable définition et mise en place d'un contrôle de deuxième niveau qui contrairement au navire de charge de plus de 500 UMS, n'est pas à minima défini par la convention SOLAS pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou du règlement européen 2006/336 modifié par le règlement 2008/540 par le biais de la gestion de la sécurité et des audits associés « compagnie » et « navires » par le biais de la gestion de la sécurité et des audits associés compagnie et navires,
- Cela pourrait être fait par des « Vertical Technique Survey » ou audit effectués lors de visites de la société de classification du navire, des visites spéciales aléatoires définie sur une périodicité avec des critères (accident ou incident, accident du travail, de navigation, échouement, pollution, collision, signalement autorités/ports/pilote, ...) à définir de manière analogue au contrôle par l'état du port, et d'autres moyens pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, la prévention de la pollution et la prévention des risques professionnels maritimes,
- Nous pensons que cela est indispensable pour la crédibilité du pavillon français vis-à-vis des organisations internationales, de l'union européenne, des marins (officiers et personnels d'exécution) et des administrés en général, et enfin, des citoyens français.

En conclusion, le SNPAM-CGT vous demande, Monsieur le Directeur Général, d'organiser au plus vite un groupe de travail administration / Organisation syndicales représentatives des personnels sur ces sujets concernant cette réforme de la sécurité des navires qui se réunira pour les sessions auxquelles nos représentants, entre autres professionnels de ces métiers participeront.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes respectueuses salutations.

Camille PUJOL  
Secrétaire Général Adjoint du SNPAM CGT