



COMPTE-RENDU REUNION DIALOGUE SOCIAL OS/DAM

« SECURISATION DES COMPETENCES MARITIMES »

26 juin 2017

Présents :

Administration : M. BRULE président de séance en l'absence de M. COQUIL (DAM), Mme TANCHOU, M. DENAMUR, M. BECOUARN, M. MEJECAZE, M. WEBER, M. ARDOHAIN, M. KOLB, M. CHEVALIER, Mme FEUSCHER, Mme LEMAIRE, Mme MILLERA

OS : SNPAM-CGT : Patricia BEN KHEMIS, Bernadette STREIF, Steeve GARBE,
SNUITAM-FSU, SNPAM-FO, SNIPECT-FO, CFDT, UNSA-UPPAMER

Ordre du jour :

- Point d'information sur la réunion DAM/DRH/DIRM du 04/05/2017 relative à l'application des cadrages ARTT des PAM et VRS
- Point d'étape sur les travaux du groupe réflexion relatif à l'inspection des navires
- Lancement d'une réflexion sur la gouvernance et l'organisation de la signalisation
- Point d'information sur les réformes en cours en matière d'administration des gens de mer
- Suite projet «compétences mer»
- Projet d'arrêté portant organisation et fonctionnement de l'ENSAM
- Questions diverses

1- Point d'information sur la réunion DAM/DRH/DIRM du 04/05/2017 relative à l'application des cadrages ARTT des PAM et CRS

La réunion du 4 mai dernier s'est tenue afin d'éclaircir un point particulier des modalités de calcul du cadrage ARTT qui induit un reliquat de 64 heures non travaillées. Elles peuvent être utilisées pour un CET. La DAM souhaite qu'il y ait homogénéité d'application dans toutes les DIRM concernées pour garantir une égalité de traitement entre les agents concernés ;.

Néanmoins, le document élaboré par la DAM ne peut servir de base juridique en cas de recours. Il s'agit simplement d'une aide tant pour les services gestionnaires que pour les agents concernés. La DAM précise que dans les services, il n'y a pas eu, jusqu'à présent de réelles difficultés d'application.

Toutefois, les OS pointent une difficulté liée à la base de référence de calcul appliquée par les services RH des DIRM. Tous les services n'ont pas la même interprétation. Cela induit des différences qui lèsent les agents selon que l'on applique le régime horaire spécifique applicable aux agents en service sur les moyens embarqués (journée travaillée = 8H45) ou le régime du droit commun (7h42 et pour le CET 7h).

Le SNPAM-CGT fait remarquer que le problème est notamment réel en cas de prise de jours CET pour participer à des stages formation.

Il convient de réécrire de façon plus précise les modalités à mettre en œuvre dans ce cadre.

Le DAM confirme qu'elle va reprendre l'écriture des éléments pour clarifier au maximum les modalités d'application de ce régime et propose de traiter au cas par cas, lors de difficultés remontées par les services, l'agent, ou les OS.

Pour le CET, on ne fait pas de décompte horaire, mais uniquement en jour. Lors de missions embarquées, la clé de répartition est de 8h45 mais seulement dans le cadrage fixé par l'administration. Hors missions embarquées, c'est le droit commun qui s'applique soit 7h pour un jour travaillé, les 42 minutes restantes étant automatiquement prise en compte pour le calcul de RTT.

Lorsque l'utilisation des jours CET se fait pour des missions à terre pour l'agent, il convient de prendre le calcul le plus juste par rapport aux autres agents. De plus, il appartient au chef de service d'intégrer au mieux la réalité de l'agent.

2 - Point d'étape sur les travaux du groupe réflexion relatif à l'inspection des navires

(présentation Damien Chevalier – sous-direction sécurité maritime)

Le groupe de travail s'est réuni pour la première fois en novembre 2016, suivie de 3 réunions. L'objectif est de définir une méthode pour préparer l'avenir, car depuis 2012 le système est en constante évolution. Le contexte international a élargi les enjeux historiques de la sécurité des navires

Quatre grands thèmes ont été abordés: la sécurité, la sûreté, la prévention de la pollution et la certification sociale.

Un bilan d'activités portant sur l'année 2016 a été présenté

Missions	Nombre navires à contrôler	Nombre de visites effectuées	Pourcentage de l'activité
Etat du pavillon	14 000	11 000	85 %
Etat du Port	6 000	1 100	14 %
Contrôles environnementaux	6 000	654	1 %
Total heures	100 000 Heures de travail en inspection, sans compter les autres missions relevant des ISN.		

Les effectifs en 2016 :

Effectif en DIRM en ETP		Effectif en administration centrale en ETP	
Catégorie A	94	Catégorie A	8
Catégories B et C	70	Catégories B et C	69 agents ULAM au titre du pavillon = 1 % de l'activité*
Total	164		

*Au vu de la part d'activité dans le dispositif de contrôle des navires des agents ULAM, la DAM envisage à l'avenir, le désengagement de ces agents dans le dispositif de contrôle des navires.

Dans un contexte tendu, il est cependant nécessaire pour la DAM que les ISN en poste puissent maintenir le niveau actuel de leurs compétences afin de :

- faire face aux problématiques environnementales (notamment : SOX = contrôles de la teneur en soufre des combustibles marins + BWM = certification et contrôle de la convention relative aux eaux de ballast).+ CO2...)
- traiter de la question de sûreté
- assurer la cybersécurité
- assurer le suivi de la certification des gens de mer sur les bateaux de pêche (OIT188)
- assurer le suivi des navires de service et des EMR en constante augmentation
- suivre le développement de nouveaux moyens mis en place dus aux avancées technologiques

Au vu de ces nouveaux défis, il est impératif pour la DAM d'avoir une réflexion sur les possibilités d'une nouvelle organisation des CSN en centres polyvalents.

En premier lieu, il convient de s'adapter aux diminutions des moyens des services, pallier le retrait des ULAM dans ce secteur d'activité, programmer les contrôles de terrain à partir de critères liés aux analyses de risques, garantir une égalité de traitement entre les usagers...

Une réflexion s'est engagée pour faire évoluer le système actuel. Il y a plusieurs axes à creuser : maintien ou non de toutes les visites de sécurité faites par les ISN ?

Ainsi, il est envisagé :

- **pour les navires LHT > à 24M** : d'élargir le périmètre de délégation à des sociétés de classification selon certains critères : le segment du navire, la jauge...Supprimer les doublons entre les sociétés de classe et les ISN. Tout ceci, dans l'objectif de dégager du temps pour améliorer le contrôle de second niveau.

- **pour les navires LHT < à 24 m** : possibilité de maintenir des visites par les agents des CSN. Toutefois, les visites ne seraient plus annuelles. Dans ce nouveau cadre, il convient de faire reposer la responsabilité sur les armateurs. Cette responsabilisation des armateurs passe par l'accès à un système déclaratif à l'identique du portail des marins. Cela permet aux services de passer à un régime de ciblage pour n'effectuer quasiment qu'exclusivement des contrôles de second niveau avec la mise en place de sanctions en cas de manquement.

Autres réformes envisagées :

- Les NUC seraient intégrés dans le référentiel technique des navires de charge
- Poursuivre le chantier de simplification de la division 220 et l'étendre à d'autres flottes.
- S'orienter vers un titre unique (permis navigation et permis d'armement). Ce titre unique doit se mettre en œuvre au 01/01/2018 pour les nouveaux navires et 18 mois de plus pour laisser le temps de s'adapter
- Développer l'expertise technique et revoir le processus de qualification des ISN.
- Renforcer la fonction essentielle de la sûreté (mesures contre le terrorisme pour les navires à passagers+cybersécurité)
- Améliorer le pilotage de l'administration centrale
- Développer tous les outils de simplification en lien plus direct avec les usagers

Remarques OS :

En terme de visites, il faut les multiplier par 2, le système GINA demande autant de temps de travail qu'une inspection. Les services sont à l'étiage.

Le service de contrôle des navires de plaisance est passé au système de contrôle de second niveau. Cela n'est pas efficient. Il faut donc avoir une réelle réflexion pour les navires de pêche ou de commerce, secteurs plus accidentogènes. C'est un abandon de missions avec une modification importante des services = nécessité de passer en CTM.

Réponse du DAM :

On passe à un système à l'anglosaxone. Néanmoins, il faut préserver la qualité du service public avec les moyens existants. Cette modification des missions passera en CTM.

Pour les effectifs : les DIRM et les DM outre mer organiseront les actions sur leur territoire, il n'y a pas de vague de centralisation des services. Pour les agents de catégorie B, ils seront affectés aux contrôles de 2ème niveau des navires ciblés.

La DPMA dépend à nouveau du MAA, mais la gestion des effectifs reste au TES et les missions de contrôle au sein des DDI.

La partie GM liée au sujet ENIM est reprise par l'ADSM.

Pas de modification pour les LEM.

Le DAM confirme qu'il n'y a pas d'abandon de missions. Il convient de cibler une intervention d'ISN déjà polyvalent sur des sujets précis. C'est le résultat de la réflexion sur la simplification administrative et réglementaire, chantier ouvert sur différents secteurs des activités maritimes.

3 – Lancement d'une réflexion sur la gouvernance et l'organisation de la signalisation

(présentation Vincent Denamur – sous-direction sécurité maritime)

Les effectifs dans ce secteur ont également fait l'objet de coups de rabot successifs = 700 agents, 420 relevant des phares balises, dont 280 affectés à l'armement des phares et balises (APB).

Cette mission prestigieuse existe depuis 1815. Une réflexion a été initiée en avril 2016 avec l'objectif de présenter un projet de décret fin octobre 2017. Il convient de faire évoluer les moyens matériels en lien avec un spectre d'usagers qui s'élargit (navire sans capitaine...). Il y a une stratégie de nouveaux moyens de balisage à mettre en œuvre. Cela induit un nouveau modèle économique à inventer. Actuellement, c'est l'utilisateur qui paie. En Espagne et au Danemark, c'est différent.

Il y a une problématique de métiers et de compétences à maintenir. Les CVRH n'ont pas la capacité d'assurer les formations.

Cette problématique métier est doublée d'une problématique de modèle financier pour externaliser la télémaintenance, le monitoring...

Le DAM souhaite également trouver la bonne articulation entre DIRM et APB, service où l'on trouve des compétences techniques de marins. Il y a actuellement 38 sites de balisage. Faut-il tous les maintenir ?

Le directeur de l'APB arrive à démontrer que jusqu'à présent il peut assurer les missions.
Le DAM a sollicité le CGEDD pour mener en parallèle une réflexion conjointe sur l'organisation des services.

4 - Point d'information sur les réformes en cours en matière d'administration des gens de mer

(présentation : Yann Becouarn – sous-direction des gens de mer et administration maritime)

La durée de la présentation de ce point a été écourtée du fait de l'heure avancée suite à l'importance des débats sur certains points précédents. Plusieurs collègues ont dû quitter la séance pour prendre leur train.

La formation des 65 agents traitant de la délivrance des titres (50 000 titres délivrés en 2016) est nécessaire du fait des changements importants intervenus dans ce domaine (revalidation des titres tous les 5 ans, dématérialisation des titres, .)

La formation se fait à l'ENSAM selon 3 niveaux :

- prise de poste = 2 jours
- agent confirmé = 2 jours
- chef de service = 2 jours

Autres aides aux agents : une visio-conférence mensuelle est organisée avec AM. Un site a été mis en ligne permettant aux usagers de poser des questions. Cette écoute clients a enregistré 400 réponses pour capitaliser sur les questions.

L'utilisation du logiciel AMPHORE permet de moderniser la formation professionnelle maritime en proposant la dématérialisation de certains actes. Ce dispositif a été mis en place en septembre 2016 et est en constante évolution. Ce logiciel permet d'accompagner, de sécuriser et enregistrer les actes tout en apportant une aide réglementaire automatique. (la Loi pour l'économie bleue – décret 217-942 du 10/05/2017 sur la dématérialisation des titres).

Fin 2017, les marins pourront consulter tous les modules de formation ouverts au niveau national. Le système de formation modulaire permettra également de réduire le nombre de dérogation.

La mise en place du permis d'armement unique au 01/01/2018 sera de la compétence du Préfet de département, avec des impacts sur le travail en DML : fin des enregistrements des mouvements des marins (DTA), qui débouche sur la nécessité d'opérer des contrôles de second niveau, qui vont peu à peu monter en puissance suite à la mise en place de la déclaration sociale nominale (DSN) gérée par l'ENIM et qui prendra effet au 01/01/2020.

A ce titre, la convention DAM/ENIM, signée en 2010, qui délègue les missions aux agents DDTM/DML, sera renouvelée.

Le portail du marin permettra au marin de gérer au plus près sa carrière. En 2016, il y a eu 5 000 connectés, objectifs de 2017 plus de 6 000 connectés.

Au niveau des LPM le budget de 4,1 millions d'euros est maintenu. L'activité des lycées est en constante progression : ouverture de 4 classes de BTS (2 à la Rochelle et 2 au Guilvinec)

Remarques :

Les trois sujets suivants n'ont pu être traités compte tenu de la densité des précédents sujets et débats.

- Suite projet «compétences mer»
- Projet d'arrêt portant organisation et fonctionnement de l'ENSAM
- Questions diverses

Un projet d'arrêt concernant l'ENSAM nous a été communiqué, en pièce jointe. La CGT a proposé de transmettre au DAM les observations sur cette thématique. Merci d'avance pour votre participation.

Vos représentants SNPAM CGT

Patricia BEN KHEMIS
Bernadette STREIFF
Steeve GARBE