Fédération Nationale des Syndicats Maritimes

FEDERATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

CTPM du 31 mars 2011

Sécurité Maritime :
entre privatisation et abandon le MEDDTL s'asseoit sur les engagements du Grenelle de la Mer

Les fédérations de syndicats maritimes sont « vent debout » contre le projet de réforme de la sécurité maritime. Sans concertation avec les organisations syndicales, le Gouvernement décide de tronçonner le dispositif intégré de sécurité maritime, édifié après la catastrophe de l'Erika, pour confier la partie juteuse du contrôle de sécurité des navires de jauge brute de plus de 500, aux sociétés privées de classification. Le secteur à risques, non rentable, qui concerne les navires de pêche de moins de 12 mètres, serait laissé à l'abandon faute d'agents de l'Etat en nombre suffisant pour assurer les visites périodiques (inspection de sécurité et inspection du travail).

Quelle tartuferie, traduction concrète des conséquences directes des réductions d'emplois initiées par la RGPP ! Les Fédérations syndicales, les marins et celles représentant les agents chargés de l'Inspection de la Sécurité des Navires ne peuvent l'accepter.

Alors que l'encre du Grenelle de la mer n'est pas encore sèche, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable des Transports et du Logement, renoncerait à ses engagements n° 88, 113, 114 et 119 portant notamment sur « *l'inscription de la France dans une démarche d'exemplarité pour le contrôle et la surveillance, la préservation des vies, l'amélioration des compétences maritimes de son administration et le développement de la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques.* »

<u>Le président des riches continue de distribuer ses cadeaux aux patrons</u> :

Les armateurs qui ont initié la réforme de la sécurité des navires, obtiennent du Gouvernement le transfert des missions et des prérogatives de puissance publique, à des sociétés de classification. Le conflit d'intérêt est patent, ils seraient « juges et parties ». Un exemple, Philippe LOUIS-DREYFUS, patron de LOUIS-DREYFUS Armateur et ancien président de l'Association des armateurs européens, siège au conseil d'administration du Bureau Véritas aux côtés d'Ernest Antoine Sellière qui détient 52 % du capital.

L'affaire est profitable pour le Bureau Véritas. En effet, si l'activité du groupe dans le secteur maritime ne représente que 12 % du portefeuille, celle-ci est la plus rentable. En 2009, elle avait dégagé une marge de 31,2%, contre une moyenne de 16,4% pour l'ensemble du groupe.

Ainsi, sous couvert de modernisation et de rationalisation du contrôle de la sécurité des navires, c'est avant tout un cadeau supplémentaire, avec un marché captif, qui est fait au secteur privé. Une nouvelle fois au nom de la RGPP.

Vers un contrôle à deux vitesses :

Comment le Ministère de l'Ecologie, dont la ministre avait réaffirmé, dès son entrée en fonction, ses attributions sur le champ maritime, peut-il sérieusement pousser une réforme qui laisse à l'abandon la sécurité des navires de pêche de moins de 12 mètres, flotte d'une moyenne d'âge de plus de 24 ans ?

Le dispositif actuel, assuré par l'Etat au moyen de visites périodiques au moins annuelles et inopinées, serait remplacé par un contrôle de second niveau. Ainsi, la mission des fonctionnaires qui assurent aujourd'hui le soutien technique et le conseil gratuit préventif auprès des petites entreprises évoluerait au profit de la seule répression. L'élément majeur de la politique de prévention serait abandonné pour laisser place au tout répressif.

Avec l'abandon de la périodicité annuelle des visites par les services de l'Etat qu'organise une telle réforme, la sécurité des navires de pêche de moins de 12 mètres serait laissée à l'appréciation et à la bonne volonté des armateurs. La qualité de la flotte va baisser, les accidents vont augmenter, les primes d'assurances également, le tout au détriment de la sécurité des marins, des emplois et de l'économie de la filière.

La délégation des compétences régaliennes aux sociétés de classification pour les navires de jauge brute supérieure à 500 amplifie les risques de dérapages et de confusions en raison des liens de subordination entre sociétés prestataires et clients, en augmentant la portée de la pression financière des armateurs.

L'abandon de la neutralité, garantie jusqu'ici par l'Etat, serait ainsi gravée dans le marbre.

Les armateurs ne s'y trompent pas. C'est bien ce pouvoir de pression sur les contrôles qui est recherché. Pourquoi demanderaient-ils à payer pour un service qui leur est rendu efficacement et gratuitement si ce n'est pour avoir un retour sur investissement ? Et d'avoir les mains encore plus libres dans un monde maritime déréglementé et dérégulé ?

La marchandisation du contrôle de la sécurité des navires répond à la logique libérale de privatisation des missions publiques : ça coûte plus cher et ça fonctionne moins bien !

Un front syndical s'élève pour dénoncer cette « braderie » du dispositif intégré de sécurité maritime.

Lors de la présidence française de l'Union Européenne, le gouvernement s'est vanté d'avoir fait adopter « le paquet Erika III.» Après l'effet d'annonce, force est de constater que les directives européennes, entraînant des mesures plus coercitives en matière de sécurité maritime, sont dévoyées par la France. Sans aucune raison lié à la transposition, le gouvernement fait le choix d'un scénario de privatisation. Alors que le renforcement nécessaire des contrôles aurait dû passer par le renforcement des compétences des services des affaires maritimes chargés du contrôle des navires par l'Etat du port (PSC), conformément au mémorandum de Paris sous l'égide de l'OMI et aux directives du paquet Erika III. La France, liée par les engagements du Grenelle de la mer, négociés par les 5 collèges (Etat, Collectivités locales, Patronat, Organisations syndicales et ONG et associations) brade une fois de plus le secteur maritime et ses salariés

Les organisations syndicales du secteur font des propositions, elles sont mesurées et chiffrées.

Il manque 100 Inspecteurs de la Sécurité des Navires pour garantir un service public de qualité, performant et indépendant. Dans le même temps, la RGPP ampute de 189 emplois le programme 205 « Sécurité et Affaires Maritimes» que les organisations syndicales ont dénoncé lors du Grenelle de la mer, et entend en supprimer 63 supplémentaires !

L’étude d’impact des projets de textes révèle que seulement 150 agents assurent les missions de contrôle de sécurité maritime (métropole et DOM-TOM inclus).

L’affaiblissement du service public maritime est un contre sens que nous avons dénoncé, avec d’autres, au Grenelle de la mer. Et le rapport du projet de décret ne nous contredit pas en affirmant que « le transfert de l’instruction des dossiers « pavillon » aux sociétés de classification habilitées, permettra d’absorber la surcharge de travail liée à l’inflation réglementaire »! De qui se moque t-on ?

Financement des créations de postes c’est possible !

Le programme SAM s’élève à 135 millions d’euros. Seulement 0,6 % va à la sécurité des navires quand près de 70 % finance l’exonération de cotisations sociales aux armateurs. Il y a donc matière à mobiliser des ressources, aujourd’hui confisquées par le patronat par le biais de diverses exonérations et défiscalisations, en faveur du financement destiné à assurer un service public de qualité, sans mettre en péril la survie des entreprises maritimes qui affichent des profits confortables.

Les organisations syndicales du secteur maritime demandent de vraies négociations, avant l’adoption des textes qui ne peuvent être soumis en l’état à l’avis du Comité Technique Paritaire Ministériel. Le Gouvernement doit revenir à la raison, concerter avec les représentants des marins et des personnels des affaires maritimes : il doit renoncer au passage en force. En tout état de cause, si vous entendez soumettre ce jour ces deux projets à notre avis, nous soumettrons une série d’amendements, sans préjudice d’un nouveau passage au conseil supérieur de la marine marchande.