

CONSEIL MARITIME DE FAÇADE
MANCHE EST – MER DU NORD



**PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER, SECURITE
MARITIME ET SECURITE DE LA NAVIGATION**

Table des matières

1.Enjeux et pistes de développement.....	3
1.1.Développer les synergies entre organismes de protection sociale et renforcer leur rôle.....	3
1.2.Travailler sur les orientations réglementaires.....	3
1.3.Revoir les règles d’usages.....	4
1.4.Adapter les plans de prévention.....	4
1.5.Diffuser l’information.....	4
2.État des lieux.....	5
2.1.Les principes de l’organisation internationale et nationale.....	5
2.2.L’organisation dans les eaux sous juridiction française.....	5
2.3.Les impacts sur les ressources vivantes.....	6
2.4.Les composantes environnementales.....	7
2.5.Le patrimoine.....	7
2.6.Les activités et les usages maritimes.....	8
2.6.1.Données socio-économiques.....	8
2.6.1.1.La sécurité en mer en lien avec les usages.....	8
2.6.1.2.Profil des affiliés de l’ENIM	11
2.6.1.3.Addictologie.....	11
2.6.2.Les évolutions techniques.....	12
2.6.3.Réglementation et Gouvernance.....	13
2.6.3.1.État du port et État du pavillon.....	13
2.6.3.2.État côtier.....	14
2.6.3.3.Sûreté.....	15
2.6.3.4.La protection sociale des gens de mer.....	15
2.6.4.Historique des événements en mer.....	16
3.Projets en cours.....	17

L'ensemble des objectifs, actions, et priorités dégagés dans le présent rapport doivent être conformes en tout point à l'objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux marines de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Par conséquent, dans un souci de cohérence, ils doivent respecter les priorités issues des concertations dans chaque façade maritime, liées à la mise en œuvre de la directive quant aux objectifs environnementaux, l'état initial et les analyses économiques et sociales synthétisée au plan national. Dans ce même esprit, le rapport ne doit pas constituer un recul, par rapport à de précédentes concertations menées comme les engagements du Grenelle de la mer.

1. Enjeux et pistes de développement

1.1. Développer les synergies entre organismes de protection sociale et renforcer leur rôle

Si l'ENIM reste l'interlocuteur privilégié, il est important de poursuivre et de soutenir la synergie qui se construit avec l'ENIM, la Caisse Maritime d'Allocations familiales et le Service Social Maritime. L'État doit être un relais entre les organismes de santé (MSA, ENIM, CMAF, SSM...) dans le but d'une meilleure efficacité vis-à-vis des assurés.

1.2. Travailler sur les orientations réglementaires

Suite aux nombreuses réglementations adoptées ces dernières années en matière de sécurité, il convient de s'interroger sur les modalités de leur mise en œuvre et du contrôle de leur application par les États ainsi que sur l'adéquation des règles actuellement en vigueur avec l'évolution du transport maritime. Ces questionnements doivent notamment aborder les points suivants :

- l'accroissement de la capacité de contrôle de l'État du port et de l'État côtier en matière de vérification de la bonne application des réglementations existantes ;
- la mise en œuvre de la Convention HNS (Hazardous and Noxious Substances) ;
- la clarification du rôle de l'État côtier en cas de navire en difficulté dans la ZEE : obligation ou simple possibilité d'intervention ;
- la reconnaissance dans la réglementation (nationale, européenne, internationale) de la notion de « préjudice écologique » ;
- la clarification du statut du conteneur tombé à la mer et des responsabilités qui en découlent ;
- la création d'un système d'indemnisation pour les pollutions majeures hors hydrocarbures et matières dangereuses (par exemple en cas de perte massive de conteneurs) ;
- l'assouplissement des règles de canalisation de responsabilité de la Convention CLC afin de prendre en compte la multiplicité des acteurs du transport maritime par conteneurs (transporteur, chargeur, manutentionnaire, ship planner,...) et d'attribuer une responsabilité partagée à chaque intervenant dans le ou les domaines dont il a la charge.
- Clarifier la réglementation en vigueur relative à la sécurité des travailleurs pour l'éolien en mer et les énergies marines

1.3. Revoir les règles d'usages

Sur la façade, de nombreuses activités sont recensées, composées essentiellement de transport de marchandises, de transport transmanche, d'activité de pêche (hauturière et côtière) et d'activité de plaisance. À cela s'ajoute un trafic secondaire composé d'entretien et de pose de câbles sous-marins, de dragage, de clapage, d'extraction de granulats, d'implantation et d'entretien d'installations offshore (en devenir), de navires de recherches et de navires militaires. Cet ensemble entraîne une variabilité de la vitesse de circulation et demande un respect des règles de navigation.

La densification du trafic maritime et des activités en mer entraîne un risque accru de conflits d'usage. Des problèmes de gouvernance se posent pour la gestion des règles de priorité. Il est possible de se poser la question d'une possible régularisation de la vitesse dans les DST. Le CMF MEMN pourrait étudier l'adaptation des règles d'usages.

1.4. Adapter les plans de prévention

L'actualité de ces derniers mois a beaucoup attiré l'attention sur les risques induits par le transport maritime par conteneurs (ex : incendie du MSC Flaminia, exercice de remorquage du Marco Polo). Or, les risques de pollution liés au transport maritime par conteneurs sont jusqu'à présent largement sous-estimés. La plupart des dispositions spécifiques de POLMAR Terre et des dispositifs ORSEC départementaux continuent de ne prendre en compte que le pétrole, même lorsqu'ils sont en cours de révision.

Le transport des marchandises dangereuses est prégnant sur le littoral. Or, en cas de menaces d'explosion ou d'émanations toxiques (certains navires peuvent être proches d'une usine SEVESO en termes de risques), les risques induits pour l'environnement mais surtout pour la santé des populations riveraines ne sont pas pris en compte dans les plans de secours terrestres.

1.5. Diffuser l'information

Le manque d'information en termes de sécurité maritime est prégnant. La conception et le développement d'outils électroniques pourraient faciliter la diffusion des informations.

Il est indispensable que l'État procède à de vastes campagnes d'information pour que ses programmes soient connus du grand public.

2. État des lieux

Cette présentation permet d'appréhender synthétiquement l'état actuel des ressources maritimes et littorales de la façade Manche Est - mer du Nord et d'y lier la sécurité maritime et la protection sociale des gens de mer.

2.1. Les principes de l'organisation internationale et nationale

Conformément au droit international, tout État maritime étend sa souveraineté au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures puisqu'il exerce sa souveraineté jusqu'aux eaux territoriales. Ce droit concerne aussi bien la colonne d'eau que l'espace aérien ou bien encore le sous-sol. À une plus longue distance, l'État peut exercer certains droits de contrôle.

L'Organisation maritime internationale (OMI) est une institution spécialisée des Nations Unies créée en 1948. Elle œuvre pour favoriser la collaboration entre États en matière de sécurité maritime, l'amélioration de la communication et l'organisation des sauvetages en mer. À ce titre, elle édicte des règles mises en œuvre par les États adhérents, dont la France.

Les États adhérents de l'OMI sont tenus de créer des centres de coordination des opérations de secours à terre et en mer. Il s'agit des Centres régionaux de secours et de sauvetage (CROSS) côté français, et Dover Marine Rescue Coordination Center (DMRCC) côté anglais. Les CROSS assurent ainsi les missions de recherche et de sauvetage, de sûreté, de navigation et de surveillance pour la pêche.

2.2. L'organisation dans les eaux sous juridiction française

Le premier dispositif de séparation du trafic (DST) fut établi en 1967 dans le Pas-de-Calais. Ce passage comporte plusieurs points tournants et des hauts fonds pouvant atteindre plus de 11 m. Le tirant d'eau y est limité à 22,6 m. Tous les navires de plus de 20 m (sauf bateaux de pêche et voiliers) sont tenus de respecter les règles de circulation et de suivre la voie montante et descendante. Les navires de plus de 300 tonnes de jauge brute sont assujettis au système de compte rendu obligatoire. Situé au Nord-Ouest de Cherbourg, le DST des Casquets assure le même rôle de gestion du trafic.

Les responsabilités de la France en tant qu'« État du port » et qu'« État du pavillon » pour ce qui concerne le contrôle de la conformité des navires aux règles de sécurité sont assurées via les seize centres de sécurité des navires (CSN) de métropole.

En France, sept CROSS exercent trois missions principales : la sauvegarde de la vie humaine en mer, la préservation du milieu maritime et côtier et la sécurité de la navigation et des dessertes maritimes.

Sur la façade on recense 2 CROSS (Gris Nez et Jobourg) et

14 sémaphores. Les CROSS comprennent des émetteurs de bulletins côtiers :

- Gris Nez : 3 émetteurs de bulletins côtiers (Saint Valéryen Caux, Saint Frieux, Dunkerque)
- Jobourg : 4 émetteurs (Granville, Jobourg, Gatteville, Antifer)

Leurs acteurs impliqués dans la sécurité maritime sont nombreux et relèvent autant du privé que du public :

- Moyens aéronautiques : Douanes, Administration étrangère, Marine Nationale, Sécurité civile
- Moyens nautiques : Affaires Maritimes, Douane, SNSM, SDIS, Privé/Particulier, Amateur, Gendarmerie, Administration étrangère, Mairie
- Moyens terrestres : Armée de l'air, Administration étrangère, Autorité portuaire, Collectivité locale, Affaires Maritimes, Gendarmerie, Marine nationale, SCMM/SAMU côtier, CCMM Toulouse, SDIS, Amateur, Sécurité civile, Privé/Particulier

L'importante fréquentation de la Manche-mer du Nord peut donner lieu à des risques de pollutions que le dispositif Plan POLMAR doit appréhender. Le CISIPH (Centre Interdépartemental de Stockage et d'Intervention POLMAR) basé au Havre a pour rôle de stocker et d'entretenir à l'aide de personnel et de moyens du Centre de Balisage du Havre des matériels spécialisés pour la lutte contre les pollutions marines. Il intervient à tout moment en cas de déclenchement du Plan ORSEC volet pollution marine.

Concernant la sûreté, la Mission sûreté Défense coordonne la mise en œuvre nationale des mesures de prévention et de protection contre les risques de menaces pour les transports et leurs infrastructures.

2.3. Les impacts sur les ressources vivantes

Suite aux catastrophes maritimes du Prestige ou de l'Erika, on mesure aujourd'hui les effets dévastateurs sur les écosystèmes marins et terrestres de ces pollutions maritimes. Le risque de pollution est d'autant plus élevé si la cargaison contient des produits considérés comme dangereux.

En 2008, 357 millions de tonnes de matières dangereuses ont transité dans le DST des Casquets et 428 millions dans le DST du Pas-de-Calais. Les trois quarts de ces matières dangereuses en transit sont constitués de liquides inflammables.

Relevant de la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 et du Décret du 13 septembre 2006, le Plan ORSEC maritime, décidé par le préfet

maritime, programme les secours et les moyens en cas de catastrophe maritime. Sur la façade Manche -Mer du Nord, le plan ORSEC a été réalisé en avril 2010.

La surveillance et l'anticipation des risques de pollution sont d'autant plus grandes que la façade compte de nombreux espaces naturels (sites Natura 2000 : 29 sites d'importance communautaire, 16 ZPS) et le parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale. Un second parc naturel marin du Golfe Normand-Breton est toujours en cours de définition.

2.4. Les composantes environnementales

Les activités maritimes sont liées aux aléas météorologiques :

Sur la façade les phénomènes météorologiques sont fréquents. Dans le DST du Pas-de-Calais, la fréquence des vents est soutenue et peut aller au-delà de 22 nœuds. La région Nord-Pas-De-Calais connaît en moyenne 34 jours de brouillard /an, contre 53 jours en Manche-Est et 27 jours en Manche Centrale.

Dans le cadre de la sécurité, les CROSS émettent à heures fixes des bulletins de météorologie marine. Ces bulletins se divisent en trois types : « côtes » (jusqu'à 20 milles des côtes), « large » (jusqu'à 200 milles) et « grand large ».

2.5. Le patrimoine

Aujourd'hui, environ 30 phares sur 130 sont réellement considérés comme des aides principales à la navigation en France. Tous les autres sont surtout utiles pour la navigation au plus près de la côte en assurant un rôle de signalisation de proximité.

On dénombre 22 phares sur la façade dont la plupart sont encore actifs. Toutefois, en raison du développement progressif des aides radio-électriques depuis le début du XXème siècle, notamment le radar et le positionnement mondial par satellites (GPS), le rôle des phares diminue. Certains phares appartiennent à des propriétaires privés comme le phare de Fatouville dans l'Eure.

Tout comme les phares, certains sémaphores ne sont plus en activité et servent à des activités culturelles, tel le sémaphore de Fermanville (50) désactivé dans les années 90 et aujourd'hui géré par le Service des sites et Musées du département de la Manche qui en a fait un musée.

Autre patrimoine, les bateaux phares autrefois destinés à faciliter la navigation sont devenus, après restauration, des emblèmes de ville. Ils sont souvent postés dans d'anciens quartiers portuaires rénovés comme au Havre ou à Dunkerque.

2.6. Les activités et les usages maritimes

2.6.1. Données socio-économiques

2.6.1.1. La sécurité en mer en lien avec les usages

- Le trafic maritime

La circulation maritime est importante et intense en Manche Est-mer du Nord. En 2008, 72 778 navires ont été recensés dans le DST des Casquets et 50 381 traversées entre ports français, belges, britanniques et irlandais ont été réalisées.

De nombreuses activités sont recensées, composées essentiellement de transport de marchandises, de transport transmanche, d'activité de pêche (hauturière et côtière) et d'activité de plaisance. À cela s'ajoute un trafic secondaire composé d'entretien et de pose de câbles sous-marins, de dragage, de clapage, d'extraction de granulats, d'implantation et d'entretien d'installations offshore (en devenir), de navires de recherches et de navires militaires. Cet ensemble entraîne une variabilité de la vitesse de circulation et demande un respect des règles de priorité.

Le Dispositif ORSEC de 2010 recense les caractéristiques de risques (non hiérarchisées) par types de navires les plus rencontrés en Manche-mer du Nord :

- les navires de commerce : la vitesse de circulation, les conditions d'exploitation, les facteurs humains, la configuration du trafic, et la promiscuité d'activités concomitantes.
- les navires à passagers : la configuration du trafic et les conditions de navigation, les navires et leur armement, les conditions d'exploitations des navires, la promiscuité des activités concomitantes.
- les navires de pêche : les navires, les conditions d'exercice de l'activité, les facteurs humains.

Aujourd'hui on assiste à une densification du trafic maritime en Manche-mer du Nord. Cette augmentation du nombre de navires transitant dans la Manche entraîne également une augmentation des volumes de marchandises dangereuses . On peut noter :

- un risque accru de collision et autres événements de mer ;
- la mise en danger de la santé des populations (évacuation et/ou confinement) ;
- l'impréparation des populations et des autorités locales et portuaires ;
- le risque « effet domino » avec un grand nombre de victimes et des conséquences économiques majeures ;
- un risque de blocage de l'activité portuaire et du complexe industrialo-portuaire.

On constate une dangerosité du trafic concentré dans les DST et aux abords des ports. Les événements en mer sont nombreux, les collisions et abordages, échouements et sinistres à bord sont les occurrences les plus fortes recensées par le dispositif ORSEC. Toujours selon le même document, les avaries ont une occurrence permanente.

Les règles de priorités ne sont pas toujours respectées : en 2011, le CROSS Gris Nez a dressé 70 procès verbaux d'infractions et le CROSS Jobourg en a dressé 27.

- Les pratiques de loisirs

Selon le Rapport du CROSS Gris Nez de 2011, les catégories de personnes impliquées dans des opérations SAR, MAS, SUR, DIV¹ sont essentiellement des non professionnels : 29 % de pêcheurs français, 20 % de plaisanciers français, 41 % d'autres, 5 % de marins de commerce français, 5 % de marins de commerce étrangers.

On constate également une augmentation du nombre d'interventions des CROSS durant la période estivale, en lien avec la pratique de sports nautiques.

La répartition des zones par opérations montre que les zones « Plage et 300 m » ainsi que « Eaux intérieures et territoriales » sont importantes, notamment pour le CROSS Jobourg en 2012.

Cela permet de souligner un manque de connaissance par ces usagers de la mer des règles de secours. Ce qui peut donner lieu à des recherches sans éléments de positionnement et

1 SAR Recherche et Sauvetage de la vie humaine, MAS Opération d'assistance aux navires, SUR Mission de Sûreté des navires, DIV autres événements

nécessiter par conséquent une pluralité et une diversité des moyens. Or, actuellement, les formations et les informations de sécurité sont essentiellement assurées par des associations à but non lucratif qui disposent de peu de moyens.

Dans ce cadre, le rôle d'interlocuteur unique du CROSS est méconnu.

- La sécurité des professionnels en mer

La majorité des accidents provient des facteurs humains, en lien avec le niveau de formation et sa qualité, mais également des conditions de travail. Or, selon la Convention SOLAS transcrite dans le code des Transports à l'article L. 5522-2, tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, afin d'assurer la sécurité. En ce qui concerne les porte conteneurs, on constate une présence de navires de plus en plus de gros avec de moins en moins de personnel à bord. Le certificat de décision d'effectifs est un document soumis au directeur de DDTM qui apprécie sa conformité au regard des impératifs de sécurité et de la réglementation en matière de durée de travail. Toutefois, l'appréciation des facteurs varie selon les DDTM.

Suite à la révision de la Convention STCW avec les Amendements de Manille en 2010 entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012, une amélioration des conditions de travail et de la veille à bord des navires est constatée. Ces modifications mettent l'accent sur la sécurité de la navigation maritime, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

Malgré tout les accidents persistent, notamment dans l'activité pêche. Entre 1999 et 2010, 226 marins sont décédés dans l'exercice de leur métier dont 191 étaient embarqués sur des navires de pêches ou conchylicoles.²

En 2004, 1 marin sur 20 au commerce est victime d'un accident du travail, 1 marin sur 8 à la pêche³.

Selon un rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires et de leurs équipages publié en 2012, la flotte française de la pêche maritime apparaît comme une flotte vieillissante (âge moyen de 25 ans) et de plus en plus inadaptée. Les navires sont moins sûrs et les conditions de travail dégradées. La pêche maritime est marquée par un nombre

2 Le Marin n°3413 « Navires et équipages mal contrôlés » 07/12/12

3 Mission d'audit et de Modernisation – Rapport sur l'ENIM, Inspection Générale des Affaires Sociales, avril 2006

proportionnellement élevé de décès et d'accidents du travail comparé à celui des autres secteurs d'activité.

2.6.1.2. Profil des affiliés de l'ENIM

Un des objectifs de l'ENIM est d'améliorer le service rendu à l'assuré, ce service à l'assuré constituant la raison d'être de l'ENIM. Les relations entre l'ENIM et ses bénéficiaires s'effectuent majoritairement par téléphone ou par courrier. L'accueil physique est marginalement assuré par l'Établissement puisqu'il ne dispose pas d'un réseau propre. ; En revanche un partenariat historique avec les services de l'État en charge de la Mer au sein des Directions départementales des territoires et de la mer permet d'assurer cet accueil dans 25 points de contacts.

Les affiliés de l'ENIM sont nombreux et concernent plusieurs catégories de population. En 2011, 30 017 marins actifs sont affiliés à l'ENIM dont la majorité sont issus de la pêche et de la conchyliculture (16 706 affiliés) puis du commerce et de la plaisance (13 311 affiliés). Leurs ayants droits sont au nombre de 28 424. Ce sont majoritairement des hommes, les femmes ne représentent que 39,21 %. On compte également 121 066 pensionnés (retraite, pensions d'invalidité...) et 2 579 étudiants (678 étudiants de l'ENSM et 1 901 élèves des lycées professionnels maritimes).

Le profil d'un marin actif affilié à l'ENIM en 2011 est celui d'un homme de 40 ans, qui travaille en 7^e catégorie et dont les dépenses en assurance maladie s'élèvent en moyenne à 2 396 €/an.

Le profil du marin pensionné en 2011 est celui d'un homme de 71 ans dont la pension est basée sur 19 annuités d'activité et sur la 7^e catégorie. Il bénéficie de sa pension pendant 22 ans et a une espérance de vie moyenne de 78 ans.

2.6.1.3. Addictologie

Les patrons pêcheurs, médecins et médecins de prévention constatent la présence de produits dopant, médicaments et drogue dans le milieu maritime.

Selon le rapport d'analyse sur les consommations de tabac, alcool et produits stupéfiants en milieu maritime français publié en 2007, sur 1 928 marins de commerce et de pêche :

- 44 % sont fumeurs (33,3 % de la population française se déclare fumeuse)

- 11,4 % boivent de l'alcool quotidiennement (20,3 % de la population française déclare boire quotidiennement de l'alcool)
- 45,6 % ont déjà fumé du cannabis (38 % de la population française déclare avoir déjà consommé du cannabis).

À cela s'ajoute une nouvelle forme de dépendance que sont les téléphones portables et qui influe sur la sécurité maritime.

Il est difficile d'effectuer un suivi et des contrôles à bord, les patrons pêcheurs et armateurs n'étant pas habilités à réaliser eux-mêmes les examens nécessaires.

2.6.2. Les évolutions techniques

Ces dernières années, l'actualité a mis en avant le transport maritime avec l'arrivée de nouveaux porte conteneurs de plus de 16 000 EVP dont le Marco Polo de CMA CGM fait figure de proue.

L'arrivée de ces très grands navires, TGN, est contraignante pour les ports et exige :

- un tirant d'eau suffisant ;
- un tirant d'air pas trop important pour les manœuvres ;
- des espaces d'évitages suffisants ;
- des infrastructures suffisantes vers les réseaux terrestres ;
- des amarrages adéquats ;
- une manutention des cargaisons ;
- une capacité suffisante des parcs de stockage.

Les ports doivent rapidement s'adapter, notamment en ce qui concerne le tirant d'eau. Le port du Havre par exemple augmente actuellement son tirant d'eau de 2 m pour arriver à 17,5 m.

On note une absence de chantiers de réparation adaptés à ces navires dans les grands ports de la façade.

Le gigantisme des porte-conteneurs entraîne inévitablement un accroissement du cabotage, au risque d'une accentuation de la saturation

de l'espace maritime.

La perte massive de cargaison risque également d'être un obstacle à la navigation., Le problème de traçabilité des conteneurs perdus en mer ainsi que leur récupération perdure. La définition de règles de responsabilité et d'indemnisation est encore à élaborer.

Une capacité insuffisante des remorqueurs actuels peut entraîner un sur-accident et par conséquent une aggravation des événements de mer. Les techniques et équipements doivent être adaptés afin que la situation soit contrôlée et les navires rapidement remorqués et mis à l'abri.

Une augmentation du coût de gestion des événements de mer sera probablement la limite à l'évolution des très grands navires. En effet, la fin du gigantisme viendra certainement plus des assureurs qui refuseront de payer des sommes mirobolantes plutôt que des capacités d'accueil des ports.

Néanmoins, si la crise assainit le marché en contribuant au désarmement et à la vente de vieilles unités (dont par exemple les simples coques), elle met en avant la sécurité maritime en éliminant également les chantiers insuffisamment experts.

Face à l'augmentation du coût du carburant, la recherche s'est tournée vers des navires plus économes avec des dispositifs d'aide à la propulsion ou l'emploi d'autres carburants (ex. GNL). Le navire du futur devra être plus économe, plus propre et plus sûr.

2.6.3. Réglementation et Gouvernance

2.6.3.1. État du port et État du pavillon

Le contrôle par l'État du port consiste à vérifier que les navires étrangers faisant escale dans les ports français sont bien conformes aux normes découlant des conventions internationales.

Dans le cadre du Mémorandum d'Entente de Paris (MoU) approuvé en 1982 par 14 États, les renseignements sur les navires sont diffusés. Les inspections de sécurité des navires faisant escale dans les ports des États membres sont suivies grâce à un nouveau système d'information nommé THETIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System), hébergé par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA).

Suite au paquet Erika III, les administrations nationales doivent se consacrer à la compétence et à la formation continue

des inspecteurs. De plus, les sanctions pesant sur les navires sont aggravées.

En 2012, un rapport de la cour des comptes sur les inspections de sécurité des navires et de leurs équipages est publié. Il indique que la situation actuelle des centres de sécurité des navires est marquée par la diversité des statuts d'agents remplissant les mêmes fonctions (civils et militaires), la perte progressive de la ressource et de l'expertise qu'apportaient les anciens navigants constitue un handicap pour la qualité des contrôles, les CSN ont été construits sans anticipation des évolutions à venir dans le domaine de la sécurité maritime, le système souffre aussi d'un manque de pilotage. Les lacunes du pilotage central entraînent une autonomie excessive des centres et une mauvaise organisation du travail. Le rapport conclut que le dispositif de contrôle est inadapté pour répondre aux nouveaux enjeux créés par le renforcement des obligations imposées par l'UE, mais également qu'il y a une mauvaise répartition entre les centres de sécurité des navires en terme de charge de travail.

S'agissant de l'Etat du Pavillon, l'engagement 42 C du Grenelle de la mer, prévoyait que la France lance « une initiative internationale contre les pavillons de complaisance, à l'instar de celle du G20 en matière de lutte contre les paradis fiscaux. Participer à la définition de critères objectifs d'évaluation des pavillons dans le cadre de cette initiative. ». Il est vrai qu'il existe dans le paquet Erika III une Directive européenne relative à l'Etat du pavillon (2009/21/UE). Néanmoins, les obligations minimales qu'elle impose ne sont pas satisfaisantes. Il est souhaitable de porter un texte européen plus ambitieux reposant sur un système de standards européens des pavillons s'inspirant de la convention internationale relative à l'immatriculation des navires de 1986. 6 Dans cette optique, un des préalables indispensables est de revoir les critères du RIF de sorte à ce qu'il ne soit plus classé dans la catégorie pavillon de complaisance.

2.6.3.2. État côtier

Conformément au droit international, l'État côtier exerce sa souveraineté dans ses eaux intérieures et sur sa mer territoriale. À ce titre, il effectue des contrôles à l'égard des navires nationaux ou étrangers et adopte des sanctions via ses CROSS. Depuis le 1^{er} juin 1999, l'OMI (Organisation Maritime Internationale) confie au CROSS Gris-Nez et à son homologue anglais la mise en œuvre du compte rendu obligatoire afin de connaître l'identité, le voyage et la cargaison des navires. En 2011, 39 563 navires ont effectué leur compte rendu obligatoire

dans le DST du Pas-De-Calais (-4,5 % par rapport à 2010).

Cela peut apparaître comme une baisse de l'obligation de compte rendu obligatoire et devrait être relativisée par rapport à l'évolution du trafic.

2.6.3.3. Sûreté

En Manche Est-mer du Nord, aucun événement concernant la sûreté n'a été recensé.

Néanmoins les enjeux de sûreté sont importants et concernent : les populations, le trafic transmanche, le trafic maritime, les ports et les complexes industrialo-portuaires ou bien encore le transport de matières dangereuses.

Chaque port gère son service de sûreté via le service de la sécurité portuaire. L'évaluation de la sûreté est soumise à l'avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP) via une évaluation de sûreté, un plan de sûreté ou des Audits. La norme ISO 28 000 relative à la sûreté dans la chaîne d'approvisionnement fait partie des standards de qualité ISO. Depuis 2009, le Grand Port Maritime du Havre détient cette certification. Actuellement, les missions de la gendarmerie maritime suite à un arrêté du 4 mars 2013 sont élargies. Aujourd'hui, elle est chargée de la sûreté portuaire dans les ports jugés d'intérêt vital comme Le Havre.

2.6.3.4. La protection sociale des gens de mer

La réforme de 2010 est centrale dans le positionnement de l'ENIM : auparavant administration de l'État en charge de la protection sociale des marins, l'ENIM est devenu organisme de sécurité sociale en charge des marins. Une enquête de satisfaction réalisée en juin 2011 par l'ENIM a permis de revoir son fonctionnement. Cet organisme est perçu comme « compétent, professionnel et humain, utile et honnête » et obtient la confiance de 96 % des interrogés. Toutefois, des points faibles ont été relevés notamment sur la difficulté d'accès direct aux agents, surtout par téléphone. L'ENIM a donc revu sa communication et a mis en ligne le 3 novembre 2011 son nouveau site internet.

Cette réforme a également lancé de nouvelles mesures : une convention (NOEMIE) pour faciliter les remboursements a été signée avec 188 mutuelles. Suite à un constat de fraude dans les déclarations liées aux gestions cloisonnées de chaque organisme, le programme LISE (Ligne de Service) de simplification et de rationalisation des données échangées avec

la DAM (Direction des Affaires Maritimes) doit être mis en place fin 2013 avec l'installation d'un portail commun de télédéclaration.

Suite à l'Accord National interprofessionnel du 11 janvier 2013, il est prévu la généralisation de la couverture complémentaire collective santé/prévoyance pour tous les salariés. Le projet de loi entend généraliser cette obligation à l'employeur soit par des accords collectifs de branche pour les entreprises qui n'en ont pas sur ce sujet, soit, en l'absence d'accord avant le 1^{er} juillet 2014, par accords d'entreprises. Aussi, des questions se posent quant à la mise en place de ce dispositif dans le domaine maritime.

Dernièrement, l'État a révisé le cumul emploi-retraite des navigants. Depuis, après l'âge de 55 ans, les navigants ne pourront plus rester à leur poste et toucher une pension. Ils devront démissionner pour bénéficier de la retraite, ce qui ne les empêche pas par la suite de poursuivre une activité. Seulement, ajoutés à la pension, les revenus tirés de l'activité ne doivent pas dépasser le salaire qu'ils percevaient avant la liquidation de leurs droits à la retraite (ou 160 % du SMIC). Cette nouvelle activité ne doit être prise qu'au plus tôt 6 mois après la date d'entrée en jouissance de la pension.

2.6.4. Historique des événements en mer

L'actualité de ces dernières années est riche en événements et a beaucoup attiré l'attention sur les risques induits par le transport maritime avec entre autres l'incendie du porte conteneurs MSC Flaminia en juillet 2012 au large de la Bretagne, ou bien encore le naufrage du MSC Napoli en janvier 2007 dans la Manche. D'autres faits marquants sont également rapportés dans les rapports annuels des CROSS : le 29 janvier 2011, le CROSS Jobourg a dû intervenir auprès du cargo « Ahmet Kuris » battant pavillon turc qui a subi de multiples avaries au large de Caen et qui ont mis 20 jours à être résolues. La même année, le CROSS Gris Nez est intervenu sur une collision entre un navire de pêche et un navire de commerce, sans conséquences. Ce même jour, le CROSS a dénombré environ 55 situations rapprochées entre navires de commerces et navires de pêches.

Les causes des événements de mer sont nombreuses et ceux-ci sont constants. Ils peuvent entraîner des risques avérés de pollutions.

Les épaves sont nombreuses sur la façade Manche Est-mer du Nord et sont liées à de nombreux faits historiques. En 2008 on recense 3 850 épaves historiques qui, depuis 2009, ne présentent plus de dangers en termes de pollution.

3. Projets en cours

Cette partie vise à recenser de manière non exhaustive quelques projets et orientations en cours à l'échelle nationale et sur la façade pour la protection sociale des gens de mer et la sécurité maritime.

- Un Groupe de travail de l'OMI travaille actuellement sur le problème de réduction du nombre de membres de l'équipage sur les navires de commerce.
- L'ENIM semblerait porter un projet sur la lutte contre l'addictologie.
- Un programme de rénovation des CROSS initié par la Direction des Affaires Maritimes notamment sur la mise aux normes des dispositifs de sûreté et de sécurité est en cours.
- Le Projet Interreg CAMIS en partenariat avec Vigipol veut susciter la prise de conscience quant aux nouveaux risques liés au transport maritime et à la conteneurisation tout en sensibilisant au risque de pollution maritime en Manche. Cette étude sera disponible en automne 2013.
- Acteur incontournable en matière de sécurité maritime, l'IMP (Institut Maritime de Prévention) propose des formations et édite chaque année des études et des guides. Missionné par l'ENIM, il audite depuis 2013 les armements présentant un taux d'accidents du travail ou de maladies particulièrement élevés ou très faible.

**ANNEXES
AU RAPPORT PROTECTION SOCIALE DES GENS DE
MER ET SECURITE MARITIME**

Table des matières

ANNEXE 1 :	3
MOYENS MOBILISABLES POUR L’ACTION DE L’ETAT EN MER EN SOUS-REGION MANCHE-MER DU NORD	3
ANNEXE 2 :	4
POLLUTIONS, NAUFRAGES ET ACCIDENTS SURVENUS DANS LA MANCHE ET SES ABORDS (1960-2009)	4
ANNEXE 3 :	5
CAUSES DES POLLUTIONS ACCIDENTELLES SURVENUES DANS LA MANCHE ET SES ABORDS (1960-2009)	5
ANNEXE 4 :	6
REPARTITION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL EN 2008	6
ANNEXE 5 :	7
REPARTITION DES OPERATIONS PAR TYPE D’ENGINS IMPLIQUES DANS LA ZONE A RESPONSABILITE FRANCAISE EN 2012 PAR CROSS	7
ANNEXE 6 :	8
TABLEAU RECAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS	8
ANNEXE 7 :	11
AMENDEMENTS REJETES PAR LE CONSEIL MARITIME DE FACADE	11
.....	11

ANNEXE 1 :

**MOYENS MOBILISABLES POUR L'ACTION DE L'ETAT
EN MER EN SOUS-REGION MANCHE-MER DU NORD**



Moyens mobilisables pour l'Action de l'Etat en Mer en sous-région marine Manche-Mer du Nord

- - - - - Limite de la sous-région Manche-mer du Nord
 ———— Limite de compétence PREMAR
 - - - - - Limite de compétence CROSS

Moyens aériens

Marine nationale	Helicoptère	Gendarmerie nationale
Douanes	Avion de patrouille maritime	Sécurité civile
Armée de l'air	Avion de surveillance	

Moyens nautiques

Douanes	hauturiers	côtiers	légers
Marine nationale			
Grande Bretagne			
Gendarmerie nationale			
Douanes			
Gendarmerie maritime			
Affaires maritimes			
Marine nationale			
Royaume-Uni			

**01: affectation du navire pour la surveillance de Pas-de-Calais en cours de discussion*

Moyens terrestres

- CROSS - MRCC
- ⚓ Centre de sécurité des navires (CSN)
- 📡 Sémaphore
- 🏢 Direction inter-régionale de la Mer
- 📍 Station SNSM
- 🏛️ Préfecture maritime
- 🚢 Centre de stockage Polmar-terre
- 🗼 Centre des phares et balises

Projection Mercator (50°N)
Sources des données : SHOM, IGN, ESRI, OSPAR, IFREMER, SNSM, SG Mer

ANNEXE 2 :

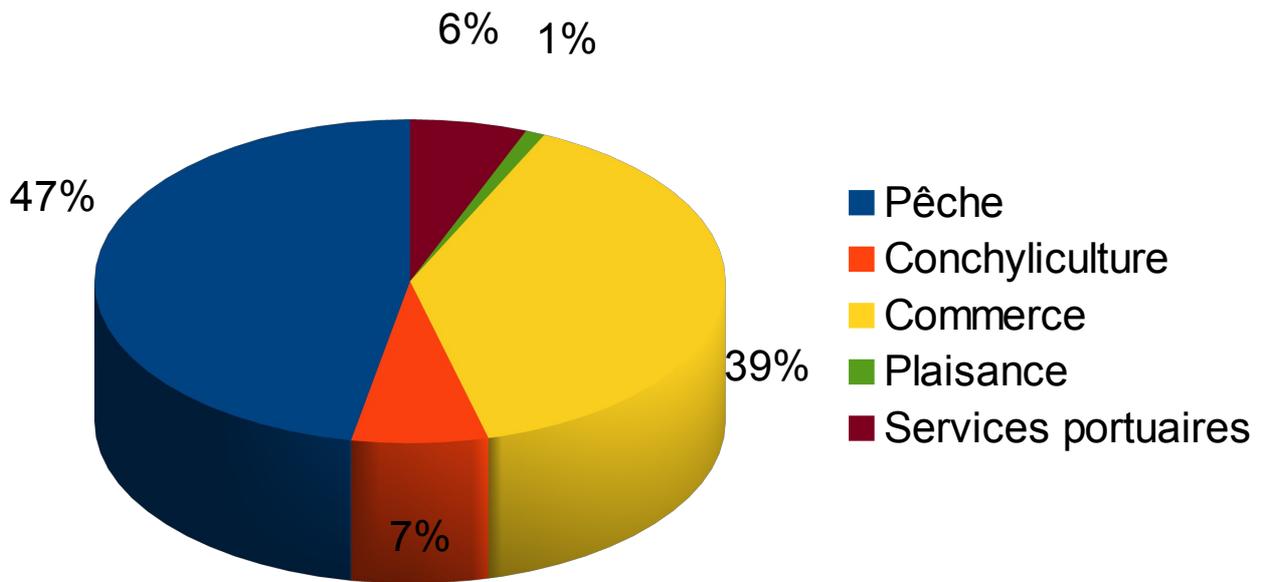
**POLLUTIONS, NAUFRAGES ET ACCIDENTS SURVENUS
DANS LA MANCHE ET SES ABORDS (1960-2009)**

ANNEXE 3 :

**CAUSES DES POLLUTIONS ACCIDENTELLES
SURVENUES DANS LA MANCHE ET SES ABORDS (1960-
2009)**

ANNEXE 4 :

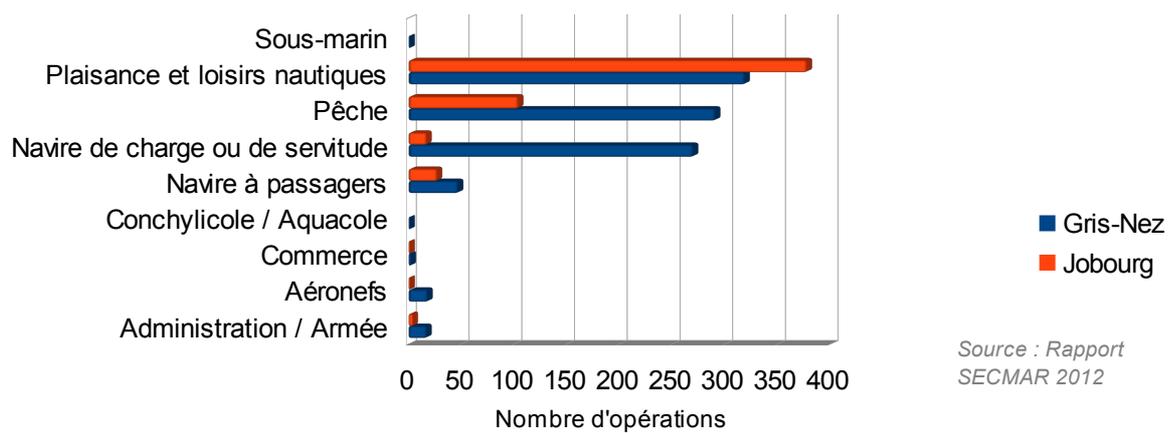
REPARTITION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL EN 2008



Répartition des accidents du travail en 2008 (Rapport sur les accidents du travail maritime, 2008 MEDDE)

ANNEXE 5 :

**REPARTITION DES OPERATIONS PAR TYPE D'ENGINS
IMPLIQUES DANS LA ZONE A RESPONSABILITE
FRANCAISE EN 2012 PAR CROSS**



Source : Rapport
SECMAR 2012

Fig.1 : Répartition des opérations par type d'engins impliqués dans la zone à responsabilité française en 2012 par CROSS

ANNEXE 6 :

TABLEAU RECAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS

Tableau récapitulatif des contributions écrites			
N° de contribution	Type de structure	Nom de la structure	Titre de la contribution
5	Service de l'État	DDTM 62	« Assises nationales de la mer et du littoral - tables rondes à Boulogne le 04 avril »
7.1	Service de l'État	DDTM 76 – DML GMEP	« Assises de la mer – protection sociale des gens de mer »
7.3	Service de l'État	DDTM 76 – DML GMEP	« Assises de la mer et du littoral – contribution protection sociale des gens de mer »
10	Service de l'État	Préfecture Maritime MEMN	« Recherche et répression des rejets volontaires pour l'année 2012 »
12	Établissement public	CCI Le Havre	« Le livre bleu de la marétique – Pour une économie maritime numérique »
17	Organisation professionnelle	AFEXMAR	« Participations de l'AFEXMAR aux Assises de la mer et du littoral / Caen le 2 avril 2013 : ce que nous avons pu dire et ce que nous aurions voulu ajouter »
19	Organisation professionnelle	CRPBN	« Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime »
20	Organisation professionnelle	Fédération des Industries du Nautisme	« Contribution de la FIN »
23	Syndicat	Union Locale CFE-CGC	
25	Syndicat	CFE CGC	« Contribution CFE-CGC aux assises de la mer »
26.1	Syndicat mixte	Vigipol	« Préparation des Assises de la mer Manche Est Mer du Nord – Contribution Vigipol »

26.2	Syndicat mixte	Vigipol	« Carte territoire Vigipol »
26.3	Syndicat mixte	Vigipol	“Organigramme missions Vigipol”
26.4	Syndicat mixte	Vigipol	« Déroulement Plan infra Polmar »
26.5	Syndicat mixte	Vigipol	« Vigipol : un Syndicat mixte en lutte avec les pollutions maritimes »
28	Syndicat	CFTC	
30	Organisation professionnelle	Syndicat des Énergies Renouvelables	« Contribution du SER au Conseil Maritime de Façade Manche Est-Mer du Nord dans le cadre de la préparation des Assises de la Mer »
37	Association de protection de l’environnement	Fédération d’associations Nord Nature Environnement, ADELFA, ADELE	« Assises de la Mer et du Littoral – Façade Manche Est Mer du Nord »
39	Association d’usagers	Fédération de chasse sous marine	« Propositions de la FSCMP concernant les différents thèmes des assises de la mer »
42	Association d’usagers	FNPPSF	« Assises de la mer façade MEMN contribution FNPPSF »
47.1	particulier / usager		« Assises Mer & Littoral »
47.2	particulier / usager		« Le Groupement d’Intérêt Scientifique S.I.E.G.MA Suivi des Impacts de l’Extraction de Granulats Marins »
47.3	particulier / usager		« VECTORS = Vecteurs de Changement pour la Vie Marine, Impact sur les Secteurs Économiques »
48	particulier / usager		« Proposition pour les Assises de la Mer »
49	Association de protection de l’environnement	Surfrider Foundation Europe	« Assises de la mer et du littoral ; Contribution Surfrider Foundation Europe »

ANNEXE 7 :

**AMENDEMENTS REJETES PAR LE CONSEIL MARITIME
DE FACADE**

Surfrider Foundation Europe

- **Modifications au point 1.2. « Travailler sur les orientations réglementaires »**

Ajout au point 3 après « ZEE » de « et Haute mer ».

- **Modification au point 2.6.1.1. La sécurité en mer en lien avec les usages**
 - **Le trafic maritime**

Ajout dans les risques listés « les risques de dommages écologiques considérables voire irréversibles dans certains cas »