

Les Assises de la Mer et du Littoral

Fiche 10. Protection sociale des gens de mer, sécurité maritime, sécurité de la navigation

I. Protection sociale : rendre l'ENIM plus proche de ses usagers

1. Etat des lieux :

Le régime spécial de sécurité sociale des marins est l'un des plus anciens régimes de protection sociale en France. Il est souvent perçu par la profession maritime, tant active que retraitée, comme consubstantiel au métier de marin. En 2010, à l'image des autres gestionnaires de régimes sociaux, l'ENIM est devenu un établissement public de plein exercice en charge de la gestion des prestations sociales des marins. Cette réforme est centrale dans le positionnement de l'ENIM : auparavant administration de l'Etat en charge de la protection sociale des marins, l'ENIM est devenu organisme de sécurité sociale en charge des marins.

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'Etablissement puisqu'il ne dispose pas d'un réseau propre ; en revanche un partenariat historique avec les services de l'Etat en charge de la Mer (« services des affaires maritimes », désormais intégrées dans les Directions départementales des territoires et de la mer - DDTM) assure cet accueil *via* 25 points de contacts

2. Enjeux :

L'ENIM s'est engagé dans une refonte globale de la relation avec l'assuré avec un objectif de personnalisation et d'optimisation de la qualité de son accueil téléphonique et physique. Des actions sont en cours afin notamment d'offrir un accueil téléphonique dédié grâce à une plateforme téléphonique, accompagner l'accueil physique au sein des DDTM dans le cadre d'une relation rénovée, développer un "front-office" numérique avec des services Internet, etc...



Direction(s) technique(s) référente(s) : DGITM-DAM
Coordination : CGDD-DDD

Comme pour tout gestionnaire de régime social, la communication à l'égard des assurés constitue un enjeu majeur : en effet, il est du devoir de l'organisme d'informer les assurés – cotisants, assurés maladie et retraités - sur leurs droits et devoirs. Ceci prend une acuité particulière pour l'ENIM au regard, dans certains cas, de la complexité des règles du régime, notamment en termes de cotisations et de retraite. De même, l'information sur les dispositifs de prévention, notamment maladie, est prégnante dans un régime où l'essentiel des assurés sont très âgés. Pour ce faire, une communication élaborée et planifiée doit être mise en place afin de positionner l'ENIM comme l'interlocuteur de référence au service des marins sur la thématique sociale. Enfin, vient d'être créée une mission de conciliation et de précontentieux visant à prévenir les contentieux longs et coûteux pour toutes les parties en présence par une première approche amiable des contestations des décisions des centres opérationnels.

Parallèlement, afin qu'une écoute attentive et des réponses ciblées puissent être apportées, l'ENIM a prévu la mise en place, en 2013, de comités « utilisateurs ».

3. Axes de travail envisagés pour les conseils maritimes de façades et les groupes dédiés dans les bassins ultramarins :

- Etablir une cartographie des publics et de leurs besoins, pour améliorer la lisibilité et la visibilité des sujets traités, la reconnaissance des différentes catégories de bénéficiaires et par la même la capacité de l'ENIM à répondre à ses différents publics par la nouvelle organisation de ses compétences et de ses ressources.

- Monter des comités « utilisateurs » par façade maritime et organiser leur fonctionnement afin de disposer d'outils opérationnels d'information.

II. Sécurité maritime et sécurité de la navigation

1. Etat des lieux:

La configuration géographique de la France, au débouché des principales routes commerciales maritimes mondiales, l'étendue de ses territoires ultra-marins, seconde nation maritime au titre de la superficie de ses emprises maritimes, placent la problématique de la sécurité maritime et de la sécurité de la navigation au cœur de la politique maritime française. Cette politique maritime est mise en œuvre dans trois domaines de responsabilité « d'Etat côtier », « d'Etat du port » et « d'Etat du pavillon ».

En tant qu'« Etat côtier », la France dispose du réseau des sept Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), qui sont des acteurs incontournables de la sécurité maritime et qui 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.

La signalisation maritime à travers le réseau des phares et balises complété par les aides à la navigation est également un élément essentiel du dispositif de sécurité maritime, destiné garantir la sécurité et la fluidité du trafic maritime, ainsi que l'accès aux différents ports de commerce. Les responsabilités de la France en tant qu'« Etat du port » et « qu'Etat 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) en métropole et les trois services de sécurité maritime outre-mer.

2. Les enjeux de la sécurité maritime

- Les risques de la navigation maritime sont permanents. Ils prennent une dimension proportionnelle à la taille des navires, la nature et la quantité des marchandises et des produits transportés. Après s'être focalisé sur les « tankers », aujourd'hui, les regards inquiets se tournent vers les portes conteneurs de plus de 300 m de long transportant couramment plus de 10 000 conteneurs dont nombre de conteneurs de marchandises dangereuses. La surveillance de la navigation ne peut plus se limiter au suivi de la trajectoire et de la route du navire. Une surveillance de la navigation maritime efficace implique une appréciation des situations à risque et la connaissance précise des cargaisons et des produits transportés. La prise en compte de ces informations tant au niveau de la collecte, de la mise à disposition et de l'exploitation nécessite la création et l'accès à des systèmes d'information dédiés fonctionnant en réseau.
- Le gigantisme des navires dont celui du nombre élevé de personnes transportées, (jusqu'à 6000 ou 8000 personnes) implique de disposer des moyens d'intervention adaptés, en terme d'assistance, de remorquage et de sauvetage. Ces moyens nécessitent des budgets conséquents et des personnels de plus en plus qualifiés.
- La surveillance de la navigation et les opérations de recherche et de sauvetage maritime sont réalisées dans un environnement complexe qui nécessite des moyens modernes et informatisés pour la conduite des opérations. La formation du personnel, et son aptitude à maîtriser les outils et les aides à la décision deviennent des enjeux qui doivent être anticipés dans la politique de gestion et de formation des ressources humaines qui exercent les missions de surveillance et de recherche et sauvetage maritime.
- En tant qu'Etat côtier la France assure depuis plusieurs siècles la sécurisation de ses côtes par un réseau organisé de phares, de balises, de bouées et d'aides à la navigation. On compte actuellement plus de 6000 établissements de signalisation maritime. Le concept de l'e-navigation (système informatisé d'échange et d'assistance à la navigation électronique) est en cours de développement à côté des aides à la navigation traditionnelles. Des adaptations, des choix et une organisation sont à étudier pour prendre en compte ces évolutions dont la normalisation est déjà engagée auprès des instances normatives internationales.
- Le contrôle de la sécurité des navires doit faire face à deux obligations. L'une historique qui découle de la responsabilité de l'Etat quant à la conformité et la sécurité des navires de son pavillon et l'autre plus récente consécutive aux naufrages et aux pollutions de navires étrangers transitant le long de nos côtes qui implique le contrôle des navires étrangers en escale dans nos ports. L'organisation du travail des services doit être adaptée afin de répondre, sous peine de sanction, à ces deux obligations dont les exigences fortement encadrées par l'Europe ne cessent de croître dans un contexte de dépenses publiques contraintes.
- La piraterie maritime est un phénomène qui a pris une ampleur préoccupante au cours de la dernière décennie. La protection des navires par du personnel militaire embarqué a été la solution initialement privilégiée par la France. Les instances internationales notamment l'OMI ont élaboré une norme à travers un code qui encadre l'embarquement de gardes armés privés. Plusieurs pavillons et armements étrangers font appel à des dispositifs privés en application de ce code. Devant l'ampleur de la piraterie maritime et de la demande de protection des armements français, la position française a évolué et la possibilité de recourir à des sociétés de protection privée est en cours d'examen afin de trouver une réponse à cette nécessité de protection qui actuellement pénalise le pavillon français dans sa compétitivité.

- La croissance du trafic maritime liée à la mondialisation accroît les risques de rejets illicites et de marées noires par les navires. La prévention des rejets illicites passe par une meilleure surveillance des pollutions marines qui repose majoritairement sur l'emploi de moyens aériens, couplé à l'utilisation du système de surveillance satellitaire CleanSeaNet. La prévention des marées noires repose quant à elle sur l'amélioration de la sécurité maritime pour éviter les accidents par des mesures développées supra (surveillance du trafic maritime, amélioration des normes de sécurité des navires et de la formation des équipages, contrôle des navires au titre de l'Etat du port). Ces thématiques sont suivies au titre des conventions internationales telles que MARPOL et également dans le cadre de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) en cours de mise en œuvre et qui vise à atteindre ou maintenir le bon état écologique des eaux marines dans les eaux de l'Union européenne d'ici 2020.
- La protection de l'environnement repose également, en cas de catastrophe maritime, sur un dispositif adapté et efficace de lutte contre les pollutions par hydrocarbures. POLMAR-Terre comme POLMAR-Mer, intégrés au Plan ORSEC, sont des dispositifs interministériels de réponse à une pollution maritime. Le MEDDE dans le cadre du plan POLMAR-Terre met en œuvre cette mission par l'acquisition et l'entretien des matériels des centres de stockage puis le maintien en situation opérationnelle des personnels (stages, exercices...). Le ministère dispose également du budget relatif aux dépenses de crise, connu sous l'appellation « Fonds d'intervention Polmar ».

3. Axes de travail envisagés pour les conseils maritimes de façades et les groupes dédiés dans les bassins ultramarins :

- ✧ *Se doter des bases de données et adapter les systèmes d'information pour les rendre communiquant dans le cadre des réseaux européens*
- ✧ *Simplifier la circulation et l'acquisition des informations relatives au trafic maritime et aux cargaisons des navires, à travers un système d'information communautaire. Comment contribuer à cette simplification considérant la multitude des intervenants ?*
- ✧ *Dans la mise en œuvre de ces deux axes il convient de souligner la nécessaire contribution des ports départementaux et régionaux à la transmission des informations relatives aux escales des navires de commerce et à ce titre les conseils pourraient réfléchir aux modalités de transmission et d'amélioration de la qualité des informations portuaires*
- ✧ *Mettre en place un centre de formation moderne dédié à la surveillance de la navigation et à la recherche et au sauvetage maritime (école des CROSS).*

Les conseils et groupes ad hoc pourraient également être interrogés sur les points suivants :

- ✧ *Comment mieux partager la prévention des accidents maritimes notamment la charge des moyens de surveillance et d'intervention ?*
- ✧ *Dans le domaine du sauvetage y a-t-il des synergies à rechercher et à développer avec les centres de formation des sapeurs pompiers et de la SNSM ?*
- ✧ *l'EU au travers l'Agence Européenne de sécurité maritime contribue au financement d'affrètement de navires dépollueurs. Peut-on envisager le même schéma pour l'affrètement des remorqueurs d'assistance ?*
- ✧ *Entreprendre les évolutions réglementaires pour adapter la mission de la sécurité de la navigation (phares et balises) aux échéances de l'e-navigation.*

- ✧ *Une déconcentration à l'échelon de la façade maritime des décisions relatives au balisage est-elle souhaitable et sous quelles conditions ? Des schémas directeurs de façade relatifs à la sécurisation des accès portuaires et des zones de trafic maritime contribueraient-ils à une amélioration de la sécurité de la navigation ?*
- ✧ *Positionnement de la France dans l'élaboration de la politique communautaire et internationale pour la sécurité des navires (Agence Européenne de Sécurité Maritime, OMI).*
- ✧ *Compte tenu des enjeux maritimes le positionnement actuel de la France auprès des instances comme l'OMI et l'AESM paraît-il suffisant ? Si non comment conviendrait-il de le renforcer ?*
- ✧ *Quelles doivent être les priorités du contrôle de la sécurité des navires français ?*
- ✧ *Comment mieux répondre à nos obligations européennes en matière de contrôle des navires étrangers faisant escale dans nos ports ?*
- ✧ *La politique de contrôle des navires étrangers a-t-elle un impact ressenti dans les ports et sur le littoral ?*
- ✧ *Quels dispositifs peut-on mettre en place pour que les navires de pavillon français soient en mesure de lutter contre la piraterie maritime dans des conditions acceptables ?*