

Fiche n° 10 :

Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime

Protection sociale des gens de mer

La protection sociale des gens de mer a des objectifs matériels (permettre aux individus de faire face aux conséquences des risques sociaux) et des objectifs sociaux (réduction des inégalités devant les risques, assurance d'un minimum de revenus). Elle est principalement assurée par **l'Établissement National des invalides de la Marine (ENIM)** qui a pour mission la gestion du régime spécial de sécurité sociale des marins grâce à de nombreuses actions (taxation et recouvrement des cotisations sociales, mission d'action sanitaire et sociale, prévention des risques professionnels, service de contrôle médical). Il offre une protection contre les risques :

-accident du travail, maladie, maternité, invalidité, décès par la caisse générale de prévoyance (CGP).
-vieillesse par la caisse de retraite des marins (CRM).

En 2011, 30 017 marins actifs étaient affiliés à l'ENIM dont 13 311 au commerce et à la plaisance et 16 706 à la pêche et à la conchyliculture. En moyenne, le marin actif assuré à l'ENIM est âgé de 40 ans. Le marin pensionné est âgé en moyenne de 71 ans et dispose d'une pension basée sur 19 annuités d'activités.

Près d'un tiers des marins actifs sont domiciliés en Bretagne (9 201) La région Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe en 2° position avec 3 276 marins actifs.

En décembre 2011 a été créé le Conseil supérieur des gens de mer. Il constitue une instance consultative unique sur l'ensemble des questions concernant la gestion professionnelle des marins. Des commissions portuaires de bien-être ont également été créées dans certains ports (en Méditerranée : Marseille, Sète et Port la Nouvelle) dans l'objectif d'améliorer l'accueil des marins en escale.

Sécurité maritime

La biodiversité et la fragilité de la Méditerranée, d'une part, l'intensité du trafic qu'elle supporte d'autre part, donnent aux missions relatives à la sécurité maritime une importance exceptionnelle. La sécurité maritime comprend trois dimensions essentielles, recouvrant les responsabilités reconnues aux États par la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer : celles de l'État du pavillon, celles de l'État du port et celles de l'État côtier.

Les responsabilités traditionnelles de **l'État du pavillon** s'exercent sur les navires français, au travers de la délivrance de titres de sécurité aux navires ou de formation aux marins, certifiant que le navire est conforme aux normes de sécurité applicables et que son équipage est suffisant en nombre et qualité. Le développement durable des activités maritimes repose sur le contrôle du respect de la conformité aux normes techniques de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la protection de l'environnement et de l'adéquation du niveau de formation professionnel des équipages.

L'État du port permet aux autorités françaises de s'assurer de la conformité aux normes internationales des navires étrangers faisant escale dans ses ports. Le 1er janvier 2011 est entré en vigueur le nouveau régime d'inspection des navires. Désormais, les navires sont classés par niveau de risque en fonction de leur type, de leur histoire et de leur gestion de la sécurité. 100% des navires touchant un port européen doivent être inspectés selon une périodicité variable en fonction du niveau de risque.

La responsabilité d'**État côtier** est principalement orientée vers la prévention des accidents et l'assistance à la vie humaine en mer en cas d'incidents. Elle se matérialise par un dispositif coordonné de surveillance de la navigation, la coordination des moyens de secours et de sauvetage en mer, et la mise en place et l'entretien du balisage des côtes françaises.

Le contrôle de la sécurité maritime est assuré, au sein de la DIRM Méditerranée, par trois services : le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), les Centres de sécurité des navires (CSN) et les services des phares et balises. Ces services sont en liaison étroite avec les capitaineries des ports et les sémaphores de la Marine nationale, qui participent activement à la mission de

sécurité maritime avec l'ensemble des acteurs (pilotes maritimes notamment).

Les CROSS assurent une veille opérationnelle 24 heures sur 24 et sont chargés, dans leur zone de responsabilité, de coordonner des tâches de service public (recherche, sauvetage, surveillance de la navigation maritime, des pêches et des pollutions marines).

Le CROSS Méditerranée dispose d'un centre principal à La Garde (Var) et d'un centre secondaire à Aspretto (Corse-du-Sud). Il a coordonné, sous l'autorité du préfet maritime de la Méditerranée, 2916 opérations de recherche et de sauvetage en mer en 2012, impliquant 8342 personnes (dont 5152 secourues ou assistées).

La saison estivale concentre, comme chaque année, près des 2/3 du volume annuel des opérations : les mois de juillet et août sont les plus denses avec 44 % des opérations. Cette tendance est encore plus prononcée pour le centre secondaire en Corse (76 % des opérations au cours de la saison estivale et 57 % pour les seuls mois de juillet et août).

Avec un total de 784 opérations en 2012, le Var est le premier département de Méditerranée en nombre d'opérations, du fait notamment de la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques pratiquées dans le département. Les trois départements littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent trois fois d'opérations que ceux du Languedoc-Roussillon ou de Corse.

Le CROSSMED a également une mission de renseignement de sécurité maritime qui s'articule autour d'avertissements de navigation, d'avertissements concernant la météorologie, de prévisions météorologiques.

Les deux centres de sécurité des navires (CSN) implantés en Méditerranée assurent une mission de contrôle de la conformité des navires battant pavillon français aux normes, nationales et internationales, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de prévention de la pollution. Ils ont effectué dans ce cadre plus de 3500 visites de sécurité en 2011.

Ces deux centres jouent également un rôle majeur dans le contrôle obligatoire des navires de commerce battant pavillon étranger qui font escale dans les ports de la façade. Les inspections effectuées permettent de vérifier la qualité des navires à risques, des armements, des pavillons et des sociétés de classification.

Le centre PACA – Corse, dont le siège est installé à Marseille, dispose d'antennes principales à Martigues, Toulon, et Ajaccio. Il a effectué 322 inspections obligatoires en 2012. La très grande majorité de celles-ci (289) se sont déroulées dans les installations du Grand Port Maritime de Marseille qui accueillent des navires de tous les types. Les visites effectuées dans les ports du Var, des Alpes Maritimes et de Corse concernent essentiellement des navires à passagers.

Le centre du Languedoc – Roussillon, dont le siège est à Sète, dispose d'une antenne à Port La Nouvelle. Les inspecteurs qui y sont affectés ont effectué 62 visites en 2012 dont 46 dans le port de Sète qui accueille un trafic régulier de passagers et un important trafic des navires vraciers.

Les services des phares et balises Ouest Méditerranée, Est Méditerranée, de la Corse du Sud et de la Haute Corse jouent un rôle majeur pour la sécurité de la navigation le long du littoral méditerranéen. Ils gèrent également un patrimoine remarquable à préserver et valoriser. Leurs interventions permettent de maintenir en conditions opérationnelles 950 phares, bouées et signaux lumineux. Des opérations de rénovation lourdes ont été conduites sur les sites de St Jean Cap Ferrat, Agay, l'Île du Levant.

Mis à disposition des services de la DIRM par l'Armement des Phares et Balises, deux baliseurs et cinq vedettes sont des vecteurs importants susceptibles d'intervenir à tous les instants sur l'ensemble de la façade.

Les services des phares et balises assurent la gestion des centres de stockage de matériel Polmar Terre. Situés à Port de Bouc, Sète et Ajaccio, ils disposent de matériels spécialisés pour le confinement, la récupération et le stockage des hydrocarbures ainsi que pour le nettoyage du littoral. Mis à la disposition du Préfet de la Zone de défense et de Sécurité Sud, ils peuvent être déployés dans le cadre des plans ORSEC-POLMAR.