

IMPACTS DES NORMES EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES SUR UN PORTE-CONTENEURS FRANÇAIS

La volonté de l'Union Européenne d'harmoniser les lois entre les pays membres touche tous les secteurs, y compris le milieu marin. Avec la parution du livre bleu de la Commission européenne sur la politique de l'Union européenne en octobre 2007, c'est une véritable politique maritime commune qui a été exposée ; celle-ci venant compléter des règlements internationaux en grande partie gérés par l'OMI. Les impacts des lois européennes et mondiales se font ressentir dans tous les domaines maritimes français, dont celui de la marine marchande. Que ce soit en matière de sécurité, de salaires ou encore d'environnement, les effets sont visibles mais parfois mal acceptés. En effet, si certaines réformes semblent nécessaires (en particulier celles environnementales), d'autres paraissent inadaptées, voire incomprises (il en va ainsi des réformes portuaires).*

A bord du Fort St Pierre, porte conteneurs de la société française d'affrètement CMACGM (Compagnie Maritime d'Armement Compagnie Générale Maritime), les marins sont confrontés chaque jour aux conséquences de ces changements plus ou moins récents.*

Cet article n'est pas un listing des législations maritimes existantes, ni un inventaire de leurs applications. Beaucoup trop d'organismes entrent en jeu dans la réglementation de la navigation marchande pour pouvoir résumer des législations complexes et entrecroisées en quelques pages. L'objectif de ce récit est bien plus digeste : regarder évoluer des marins sur un bateau français dans un environnement désormais européen voire mondial. Comment sont vécus et appliqués les changements ? Quelles conséquences y a-t-il dans la conduite du bateau ?

Tous les domaines ne seront donc pas obligatoirement évoqués. Seuls ceux qui ont affecté le Fort St Pierre lors d'une de ses rotations sur la ligne des Antilles seront abordés ci après. Sur une traversée, les marins sont en permanence soumis à des normes de sécurité et de sûreté de plus en plus exigeantes. Les plus prépondérantes sont issues de réglementations internationales. La marine marchande n'échappe pas non plus aux différentes lois environnementales. Celles-ci paraissent bien en vigueur et respectées sur le bateau. La difficulté apparaît au niveau du personnel marin, qui a parfois du mal à s'adapter à l'uniformisation européenne et internationale.



Image 1 : le CMACGM Fort St Pierre

Une harmonisation de la sûreté et de la sécurité à bord des navires

La sécurité et la sûreté du navire et de son personnel sont des points importants pour tout armateur*. La CMA CGM* n'échappe pas à la règle, elle essaie de sensibiliser au mieux ses commandants, premiers responsables à bord du navire, et, par leurs intermédiaires, les officiers et l'équipage. Et, si la façon de le faire est propre à chaque compagnie, il n'en reste pas moins que tout est supervisé à une échelle bien plus grande d'ampleur internationale. C'est en effet l'OMI* qui impose les règles du jeu.

Dans ce domaine, l'OMI* a ainsi adopté en 1974 une convention internationale pour améliorer la sécurité en mer : la SOLAS* (Safety Organisation of Life At Sea). Cette convention représente en fait une ligne de conduite à suivre par tous les navires. C'est le document de référence en matière de sécurité, il balaie tous les domaines relatifs à celle-ci ; cela comprend les différentes réactions à adopter pour chaque membre de l'équipage en cas de situations urgentes (abandons, homme à la mer) mais aussi l'inventaire du matériel indispensable sur un bateau pour assurer une sécurité optimale, sans oublier les notions de bases à connaître pour la survie en cas de détresse (comportement, rapport au froid,...). Chaque bateau ayant ses particularités, il existe des manuels SOLAS*¹ propres à chacun [1]. Ensuite, la compagnie module des lignes de sécurité plus précises pour chacun de ses navires en respectant les impératifs internationaux SOLAS*¹. Par exemple, sur le Fort St Pierre, il est obligatoire d'avoir des combinaisons d'immersion pour adultes (ce qui est stipulé dans la convention), mais également pour enfant, obligation propre à ces navires qui peuvent transporter des passagers en bas âge.

L'ensemble des règles mises en place par la compagnie en accord avec la réglementation internationale est ainsi regroupé dans le code ISM* (International Ship Management) qui traite principalement de la sécurité et de l'environnement sur les navires de la CMACGM*.

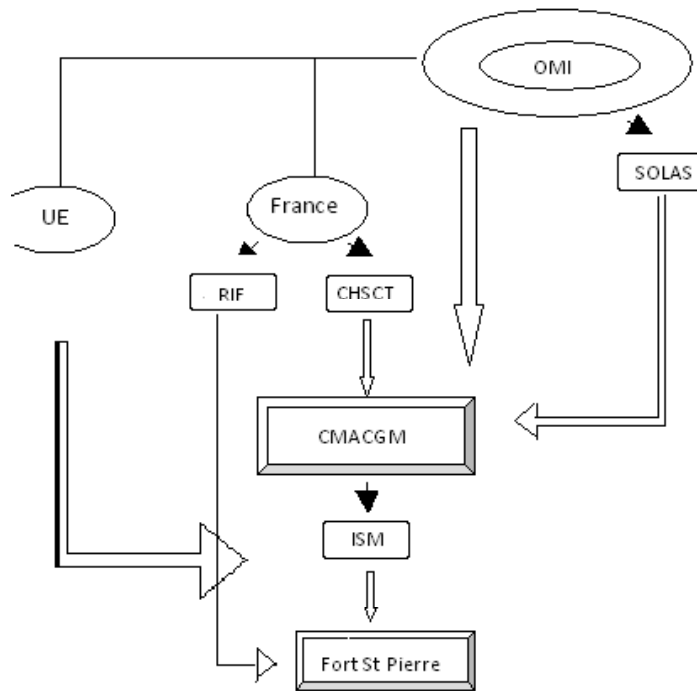
Bien sûr, il existe encore diverses lois régissant les navires. En particulier, les navires de la CMACGM* sous pavillon RIF* (Registre International Français) doivent répondre à des normes spécifiques.

La CMACGM* étant une société française, elle est également soumise à une législation française avec ces nombreux conseils et systèmes d'inspections. Typiquement, en matière de sécurité, les bateaux français de la marine marchande sont suivis par le CHSCT*, tout comme toute entreprise française de plus de 30 employés. Ce conseil évalue, entre autres, l'application du code ISM* au sein des unités de la CMACGM* et peut procéder à des améliorations. Actuellement, le grand

¹

Manuel en application de la règle 35 du chapitre III de la SOLAS 74 / 78 modifiée en 2001

leitmotiv des autorités de la CMA CGM* concernant la sécurité est le pourcentage du nombre d'accidents du travail. À titre d'exemple, le CHSCT* a ainsi instauré un indicateur de taux de gravité fondé sur la comptabilisation du nombre d'arrêts de travail. Pour résumer, le plan d'action de la CHSCT* est très étendu allant de la distribution des charges de travail aux membres de l'équipage jusqu'au choix du matériel le plus adapté aux travaux des marins.



©EV2 RAPHAT

Figure 1 : Organigramme simplifié des normes « sécurité » agissant sur un porte-conteneur

Toute la législation évoquée sur la sécurité n'est pas exhaustive mais, c'est elle qui est rencontrée le plus fréquemment à bord des bateaux. D'ailleurs, lors de la traversée du Fort St Pierre, les journées de navigation sont souvent rythmées par de nombreux exercices et instructions relatifs aux règlements présentés.

La navigation étant plutôt calme en Atlantique, beaucoup de temps est dévolu à l'entretien et à la sécurité du bateau. Une planification des exercices est prévue dans le code ISM* afin que rien ne soit laissé au hasard [2]. Pour chaque exercice, il y a une instruction préalable, elle aussi est régie par l'ISM*. En général, les instructions se font avec l'ensemble de l'équipage. Les dernières en date traitaient des marchandises dangereuses, des voies d'eau ou encore du port des équipements de sécurité. La CMA CGM* insiste beaucoup sur ce genre de formations généralement bien respectées même si la routine fait que l'écoute est parfois distraite. Il existe également un autre

type d'exercices qui correspond à une éventuelle menace sur la sécurité du porte-conteneurs (alerte à la bombe, mouvement de foule,...) ; ce sont les exercices ISPS* qui sont mis en place une fois tous les deux mois. Le matériel de sécurité est également entretenu suivant une planification de vérifications, par exemple, les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau une fois par mois. Sur le navire, le règlement et les échéances sont bien respectés quitte à parfois en faire plus que demandé. Cependant, dans l'application des exercices, il existe quelque fois un manque d'implication (d'ailleurs également présent sur les bateaux de la Marine Nationale) qui s'explique par l'impression d'accidents improbables...

Du reste, tout est bien agencé. Un audit* imposé par la CMA CGM* est effectué environ une fois par an sur chaque bateau afin de vérifier les procédures ISPS* et ISM*. De plus, le commandant organise une fois par mois un « Safety meeting » pour faire un bilan sûreté du navire.

Des lois environnementales de plus en plus strictes mais globalement bien appliquées

Après la sécurité, le respect de l'environnement ne passe pas outre les législations en vigueur dans la marine marchande. Dans ce domaine aussi, c'est l'OMI* qui chaperonne une grande partie des règlements. Elle agit beaucoup sur la lutte contre la pollution ainsi que sur sa prévention. Ainsi, dès 1973, elle a adopté la convention internationale MARPOL* pour lutter contre la pollution maritime ; il s'en est suivi la création du plan PREPOL*, lui-même soumis à la réglementation internationale et à la charte bleue*. Ensuite, en 1990, une autre convention internationale, l'OPRS (Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation) impose à ses états signataires l'engagement de mettre en place des systèmes nationaux de préparation et de lutte contre la pollution ainsi qu'une coopération étroite dans ce domaine. Elle exige de plus que les autorités portuaires de ce pays mettent en place un plan d'urgence spécifique à chaque port. Dans la continuité de cette convention, le plan SOPEP* (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) fut créé.

Toutes ces règles instaurées par l'OMI* ont été approuvées par les autorités françaises compétentes. La CMA CGM* respecte donc ces traités et, comme pour les normes sur la sécurité, elle a formulé ses propres plans PREPOL* et SOPEP* pour chacun de ses navires. D'ailleurs, les lois régissant ces plans sont intégrées dans le fameux code ISM* de la compagnie.

Sur le navire, le plan PREPOL* pose des mesures pour limiter la pollution maritime. Sa dernière mise à jour date de 2005. Il impose un traitement des eaux usées dans des caisses de rétention. Les eaux mazouteuses ne peuvent être évacuées que si elles sont en dessous d'un seuil de 15 particules mazouteuses sur un million. Quant au combustible, le Fuel Oil, son taux de soufre doit être inférieure à 4,5 % à l'extérieur de la zone délimitée par le 5^{ème} degré ouest et, en-dessous de

1,5 % à l'intérieur². Les mesures PREPOL* réglementent aussi toutes les utilisations de produits chimiques ainsi que l'incinération des déchets. Elles imposent également des mesures de précaution pour éviter les différents incidents (fuite rupture de tuyau, débordement de citernes, rupture de coque, abordage, échouement, incendie, gîte trop élevée) qui pourraient engendrer de la pollution par hydrocarbures. Quant au plan SOPEP*, il est obligatoire depuis 1995 pour tous les navires possédant une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux. Il sert de guide au commandant en cas de pollution pour le bon déroulement des opérations. Dans certains ports, son application est indispensable pour avoir une autorisation d'entrée³.

Même si la première initiative de réglementation de la pollution a bientôt quarante ans, sa surveillance n'est vraiment active que depuis une quinzaine d'années. Il y a eu une réelle prise de conscience ces dernières années, les sociétés sont désormais, en majeure partie, plus vigilantes donc plus appliquées. Le plan PREPOL* montre bien cette volonté de limiter au mieux la pollution; d'ailleurs, sur les types de navires que sont les Forts, il est presque dépassé. En effet, l'incinérateur du bateau n'est jamais utilisé à cause d'émissions trop polluantes... Le tri des déchets est scrupuleusement effectué et, à termes, même les déchets alimentaires seront stockés sur le bateau. La société tient en effet à son image de « navires propres ». Il existe cependant quelques bémols à ces mesures. Par exemple, le tri des déchets n'est pas encore international, et, aux Antilles, entre autres, les déchets minutieusement triés à bord se retrouvent dans la même poubelle à quai! Enfin, la médecine du travail impose des normes d'hygiène draconiennes allant jusqu'à prescrire l'emballage individuel des cure-dents, ce qui ne va pas en faveur de la protection de l'environnement!

En plus des avantages économiques (en termes de consommation) que la CMA CGM* obtiendra à plus longs termes par l'application de la réglementation internationale, elle a beaucoup à gagner des accords européens et mondiaux sur le plan environnemental car ils garantissent une concurrence plus équitable entre les armateurs*.

² Loi fixée dans la convention MARPOL. Annexe VI reg 13 &1

³ Plan SOPEP indispensable pour obtenir le certificat IOPP (International Oil Pollution Prevention). Application de la règle 37 de l'annexe 1 de Marpol 73 /7



Image 2 : Eco-conteneur de la CMA CGM

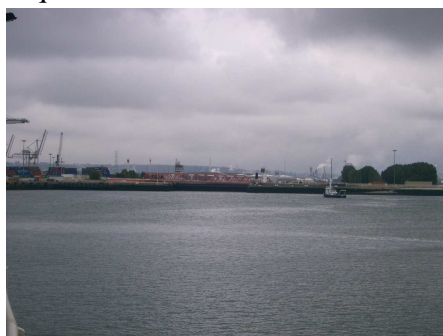
Pour entretenir son image, la CMA CGM* est même prête à aller au-delà de toute la législation déjà imposée. Elle a ainsi mis en place les « Eco container », construit avec des planches en bambous pour limiter l'usage du bois; actuellement, plus de 37000 conteneurs de ce type sont utilisés dans la compagnie. Désormais, tous ses navires sortant des chantiers devraient posséder un « Greenpassport » qui listera la totalité des matériaux sensibles présents à bord. Enfin, la société fait des efforts pour limiter la vitesse de ses navires à moins de 12 nœuds à l'approche des côtes et ainsi obtenir le « Green Flag »!

Des situations sociales parfois plus délicates

Ces volontés d'harmonisation et de soumissions aux mêmes règles pour tous les navires représentent une grande avancée en termes de sécurité des personnes et des bateaux et également une démarche positive pour la sauvegarde de l'environnement. Depuis leurs créations, ces différentes lois sont relativement bien appliquées et surveillées. A bord des bateaux, elles sont en constante adaptation. A l'échelle des entreprises, et, en particulier, du groupe CMA CGM, elles représentent des avantages certains sur des plans commerciaux et budgétaires.

Cependant, à l'échelle de la personne, ces décisions d'uniformiser les lois dans tous les pays posent problème. En France, en particulier, marins et professionnels de la mer sont confrontés à des situations délicates.

Les difficultés rencontrées proviennent cette fois-ci en grande partie des normes européennes et de la volonté de l'UE d'harmoniser beaucoup d'institutions étatiques. Indirectement, la conduite des porte-conteneurs est touchée par ces réformes. En effet, les ports autonomes français refusent la nouvelle politique portuaire commune. La plupart des personnels des ports autonomes (dockers, lamaneurs,...) revendiquent leur condition et refusent l'uniformisation imposée par l'État. Celle-ci risque, en



de salaires et des réductions d'effectifs. Ces contestations se manifestent par de nombreuses grèves qui ralentissent le bon déroulement des opérations commerciales des navires marchands. Quelques problèmes sont également décelables au sein de l'équipage.

Source ?

Image 3 : Port autonome du Havre réputé pour ses nombreuses grèves

Pourtant, dans un certain sens, la marine marchande a été un précurseur dans le domaine du travail entre européens. En effet, depuis une vingtaine d'années déjà, beaucoup de bateaux travaillent avec des équipages mixtes. La CMACGM* ne fait pas exception à la règle, elle réunit, sur ces navires, français et roumains. L'UE a ainsi pu permettre aux roumains de travailler à l'étranger, leur offrant de gagner plus que ce qu'ils touchent dans leur pays. Économiquement parlant, la CMACGM* y gagne également puisque le salaire d'un travailleur roumain est moins élevé que celui d'un travailleur français. Sur le bateau, la plupart de l'équipage est roumain mais les postes de maîtres et officiers sont en majorité tenus par des français. Il faut savoir que, le Fort St Pierre, étant sous pavillon RIF*, est imposé par l'État français d'engager des marins français; en particulier, le commandant et le second capitaine doivent être français. Le pavillon RIF* représente donc une garantie pour les français qui craignent de se faire remplacer par les roumains. Il n'y a cependant pas trop de tensions sur le bateau relatif à ce sujet car les marins savent bien que ces décisions ne sont pas de leur ressort, ils ont accepté ces différentes conditions et travaillent en connaissance de cause. En revanche, il subsiste encore quelques difficultés de cohabitation, en particulier dans le domaine de la communication: même si la langue de travail doit être le français, comme stipulé dans les nombreux documents présents sur le navire, les explications se font aussi en anglais. Sur le plan de la formation, étant donné qu'elle s'effectue dans des écoles différentes, les façons de travailler des uns et des autres peuvent surprendre. Du reste, il n'y a pas eu de soucis majeurs liés à cela, le travail est toujours compris et effectué sérieusement.

La CMA CGM, compagnie française travaillant dans un milieu international, ne peut que s'adapter aux lois internationales et européennes qui régissent le transport maritime. En général, bien mises en place, cette législation permet d'obtenir plus d'équité dans le monde de la concurrence, tout en œuvrant pour le bien et la sécurité de la personne. Les problèmes de cohabitation qui peuvent exister entre étrangers dans le travail s'atténueront avec le temps et l'habitude d'évoluer dans un contexte international maritime grandissant.

Dans un monde parfait, l'équité serait appliquée partout, des salaires identiques pour des niveaux de formations identiques, et, un homme ne serait alors recruté que pour ses compétences. Cependant, cette image est bien loin de la réalité, alors est-ce que le fait du prix élevé de notre main d'œuvre représente une menace pour le vivier français ?

ANNEXE [1]

Table des matières du manuel SOLAS du Fort St Pierre

Chapitre 1 Signaux d'appel et rôles

Chapitre 2	Brassières de sauvetage
Chapitre 3	Combinaisons d'immersion
Chapitre 4	Combinaisons thermiques
Chapitre 5	Eclairage du plan d'eau
Chapitre 6	Embarcations de sauvetage / canot de secours
Chapitre 7	Radeaux de sauvetage
Chapitre 8	Equipements radioélectriques
Chapitre 9	Engins pyrotechniques
Chapitre 10	Bouées et signaux lumineux
Chapitre 11	Signaux de détresse & signaux de sauvetage
Chapitre 12	Le froid et l'hypothermie
Chapitre 13	Sauvetage par hélicoptère
Chapitre 14	« Survival Manual »

ANNEXE [2]

Plan de planification des exercices du Fort St Pierre

NATURE	ANNEE 2008											
PREPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE												
ACCIDENT AU NAVIRE	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Incendie / Explosion SOLAS III - Rea 19.3.2	24	21	02	17	16	12	11	07	03	x	x	x