

Les Verts Commission Mer et Littoral

Brest, le 05/05/2001

Compte-rendu de la réunion : " le facteur humain, élément essentiel de la sécurité en mer "

Présents : Jean-Paul Declercq, Serge Borvon, Christian Bucher, Claude Beaujard, Christine Sandel-Eugène, Catherine Boudigou, Emmanuel Bigot-Gavoin, Michèle Pendelièvre, Françoise-Edmonde Morin, Olivier Boulouard, Philippe Crozon, Jean-Pierre Dalby, Edwige Fadeieff.

Soit 8 adhérents de la commission Mer et Littoral, 2 élus des Verts de Brest, 1 représentant de l'AFCAN, 1 représentant de la CFDT, un chercheur à l'Université de Brest.

Ordre du jour :

Effectifs embarqués, temps de travail et fatigue, facteur d'erreurs humaines et d'accidents.

- Situation au commerce et à la pêche.
- Propositions pour une amélioration de la sécurité des personnes embarquées et des tiers

Communications et moyens d'action

- Le système de communications et de sauvetage français à l'éclairage des derniers accidents de mer.
- Quelles propositions pour de meilleurs moyens matériels et humains à bord des navires ?
- Quelles propositions pour une meilleure efficacité à terre ? - On a parlé de la mise en place d'une véritable garde-côtes. Quels objectifs Les Verts doivent-ils mettre derrière cette demande ?

Conséquences des conditions de travail sur les accidents et sur la santé

- Qualité de l'outillage, du matériel, des moyens de sauvetage individuels et collectifs. En particulier la question des vêtements de mer à la pêche et à bord des voiliers.
 - Pathologies et maladies liées aux conditions de travail.
-

Après l'Erika, on a beaucoup parlé de l'outil : " le navire poubelle ". A entendre certains, il suffirait d'avoir de " bons navires " pour qu'il n'y ait plus d'accidents ni de pollutions. Mais sur les navires il y a des hommes et il faut parler des conditions de travail du personnel à bord. Un navire n'est un " bon navire " que si l'équipage est compétent, en nombre suffisant, bien traité.

Il faut que les verts élaborent une réflexion politique sur ce thème, afin que les propositions déjà faites pour une amélioration des conditions de transport maritime soient complètes.

Effectifs embarqués, temps de travail et fatigue :

On constate une réduction constante des effectifs à bord des navires. Ainsi 17 personnes seulement sur des navires à gros tonnage (250 000 tonnes) qui devraient en compter 25. Deux officiers de passerelle seulement sur les plus petits navires, ce qui amène ces hommes à assurer le quart 12 heures par jour. Cinq hommes seulement sur des chalutiers français alors qu'un espagnol du même tonnage en compte douze.

Il y a en conséquence une diminution de la capacité à assurer une veille efficace et réelle.

Et il faut ajouter à cela le fait que sur des navires où la veille de nuit est assurée légalement par deux hommes il est courant d'être tout seul à la passerelle pour la veille.

Diverses pistes de réflexion pour des propositions sont avancées :

- Faire une étude du coût d'emplois supplémentaires, par rapport à un accident. Il semble à première vue que l'armateur n'a pas intérêt à privilégier la qualité, puisque la plus grande partie des dommages sont supportés par les assureurs (et les victimes). Mais une telle étude amènerait peut-être les assureurs à prendre des mesures.
- Envisager de bloquer au port le navire, faute d'effectif suffisant. Les inspecteurs de sécurité sont aussi " inspecteurs du travail maritime ". Ils ont la possibilité de refuser le départ d'un navire si les hommes qui doivent assurer la première veille n'ont pas eu un repos suffisant (respect de la convention STCW-95 sur les normes de formation et de veille). Il faut que dans nos ports les inspecteurs effectuent ce contrôle des temps de travail et de repos. A noter que la convention STCW en question, signée par les principaux Etats dont les Etats européens, prévoit un maximum de 10 heures de travail par jour pour le personnel de conduite, et des normes strictes de repos. Le contrôle de fatigue est possible, entre autre par le contrôle des bulletins de salaire du mois précédent, par le livre des heures effectuées, par le contrat de travail.
- Pourquoi ne fait-on pas comme dans l'aéronautique où l'avion reste au sol si le " check-list " n'est pas respecté ?
- Adapter la législation française pour permettre aux marins étrangers embarqués sur des navires étrangers, faisant escale dans un port français, d'obtenir auprès des tribunaux français le respect de leur contrat de travail (salaire, congés, nourriture, conditions de vie ...). Ceci avec application de conditions minimales comme par exemple ce qui est prévu par les conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Il est signalé que certains tribunaux français se déclarent incompétents, et renvoient les marins devant les tribunaux du pavillon, ce qui leur dénie toute possibilité d'action. Aux Etats-Unis, le tribunal juge au niveau de son contrat et dans la juridiction du lieu. Il faut modifier la loi en changeant une phrase : " les tribunaux français sont déclarés compétents pour juger les différends entre les marins d'un navire étranger en escale dans un port français et leur armateur. Le juge français pourra statuer sur le respect par l'armateur des règles fixées par le bureau international du travail " (cet article de notre proposition de loi qui n'a pas été adoptée).
- Favoriser la mise en place dans les ports de structures d'accueil permettant au marin, lorsque le navire est à quai, de quitter quelque temps son lieu de travail, d'avoir quelques services comme le téléphone, et de rencontrer des personnes avec lesquelles il pourra évoquer, éventuellement, les problèmes qu'il rencontre. De telles structures existent, à l'initiative d'associations caritatives. Ce qui n'est pas totalement satisfaisant. Il a été noté dans le débat qu'une aide aux syndicats qui visitent les navires pourrait économiser le coût d'une structure, et également que c'est le travail de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime. Mais le débat a indiqué aussi que les marins ne se confient pas facilement, surtout à bord du navire, même si les conditions de vie sont très mauvaises.
- Modifier le fonctionnement de l'OMI. Actuellement les propositions de modifications des conventions existantes sont préparées par une commission permanente. Il faut que plus de 50 % des états membres, votent contre les propositions de la commission, pour que celle-ci soit refusée. Mais une proportion d'Etats représentant plus de 50% du tonnage mondial s'y oppose également, les propositions peuvent être également refusée. Or la plus grande partie de la flotte mondiale est armée sous pavillon de complaisance.
- Obtenir une plus grande implication de l'Europe dans l'amélioration de conditions de transport. Ce n'est pas le cas actuellement. Ainsi, lors du dernier conseil des ministres de transports de l'Union, les

propositions intéressantes de la commission pour un deuxième paquet de mesures Erika (propositions ERIKA 2) ont été refusées.

Communication et moyens d'action :

Nous déplorons l'absence du CROSS et des Affaires Maritimes à cette réunion. La Marine Nationale est chargée de ce secteur et les marins se plaignent de son fonctionnement. On parle d'une garde-côtes européenne lors d'une catastrophe, mais 4 administrations sont concernées et ont du mal à se coordonner. Il faut que les personnalités compétentes soient disponibles 24h/24 pour la gestion des crises, avec des exercices d'entraînement (type plan rouge) et du matériel en état.

Il semble qu'il faut insister sur la disponibilité 24h/24. Cette disponibilité doit signifier que le même nombre de personnes est en service réel la nuit que le jour, les week-ends que les jours de semaine.

Il y a les problèmes de compréhension de langage des marins de commerce, de la pêche ; de compréhension de l'anglais maritime. Le personnel des sémaphores ne connaît pas le langage employé. Il ne suffit pas en effet de savoir demander dans un anglais moyen la position du navire, sa route, son port de destination, et s'il y a des marchandises dangereuses à bord. Ces personnels étant affectés à la communication de sécurité devraient pouvoir comprendre l'anglais moyen parlé par un marin en détresse, qui risque donc de s'exprimer plus mal que d'habitude, et quelle que soit la nationalité de ce marin.

La formation des personnels de sécurité en mer doit donc être adaptée et renforcée.

Le sauvetage :

Quelques propositions :

- Matériel : Actuellement chaque pays de la CEE homologue selon ses propres règles ses équipements de sécurité. Et il arrive souvent que du bon matériel, qui convient aux utilisateurs (en particulier à la pêche), est refusé par les services de sécurité français (mais c'est valable aussi dans l'autre sens). Il est proposé que dès qu'un pays de la CEE a homologué un équipement, il doit pouvoir être reconnu et utilisé dans tous les pays de la communauté.
- Apprendre le fonctionnement des BIB (radeaux de sauvetage gonflables). Ils devraient être équipés de la même façon à la pêche comme à la plaisance.
- Avoir un " rescue-boat " (petit canot) pour aller sauver les autres et pouvoir revenir dans son navire.
- Sur les petits navires, mettre une échelle à l'extérieur du bateau en cas de chute.
- Instaurer un soutien psychologique après un naufrage.
- Une remarque, enfin, sur la SNCM : L'avis du groupe de discussion est que l'Etat se décharge de ses responsabilités sur des bénévoles d'une association de 1901. La sécurité nécessite une exigence de service où, en cas de problème le responsable du canot peut se retrouver devant les tribunaux. Une réflexion est nécessaire sur ce sujet.

Conséquences des conditions de travail sur les accidents et sur la santé :

Dorsalgies et cholestérol (artères bouchées) font partie des maladies les plus fréquemment rencontrées.

Diverses idées ont été évoquées. Pourquoi pas un comité d'hygiène et sécurité dans les ports, qui pourrait être ouvert à des associations comme les femmes de marin ?