

Union Fédérale CGT – Direction Inter Régionale de la Mer Méditerranée
16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3

Marseille le 05 avril 2018

Objet : alertes RPS et Amiante

Pièce jointe :

- fiche "L'exposition aux poussières d'amiante des inspecteurs de la sécurité des navires"

Madame la secrétaire générale du ministère,

Les représentants CGT des agents de la DIRM Méditerranée saluent l'initiative du CHSCT-M de se déplacer dans les services. C'est une démarche inédite et louable qui traduit l'implication du plus au niveau de l'administration et son souhait d'appréhender concrètement les spécificités des métiers de de l'administration de la mer.

Nous souhaitons saisir l'occasion de votre présence pour vous alerter ainsi que les membres du CHSCT-M sur deux sujets, qui occupent régulièrement les sessions du CHSCT local.

D'abord, nous vous alertons sur la **multiplication des situations de souffrance au travail**.

De telles situations ont toujours existées, mais c'est leur augmentation et leur généralisation ces dernières années qui interrogent. Aucune unité de la DIRM n'est épargnée, ni aucun niveau hiérarchique, de telles situations se retrouvent partout : centres de balisage, centres de sécurité, CROSS, lycées, moyens nautiques.

Notre direction s'est dotée des instruments pour y faire face avec la création, adossés au CHSCT, des groupes de pilotage RPS et médico-social, et d'un plan de formation spécifique au RPS pour les cadres intermédiaires. Le traitement de cette souffrance et les recherches de solution d'apaisement des conflits internes sont devenus les activités principales de la direction, du secrétariat général et des chefs d'unités.

La CGT considère que parmi les racines de ces maux trois conditions sont déterminantes : la réduction constante des effectifs qui fait peser la responsabilité de la réalisation des missions sur un nombre toujours plus restreint et son corollaire la dégradation de la qualité du service rendu qui culpabilise les agents ; l'instabilité et donc l'incertitude sur le périmètre de l'action publique en perpétuelle réforme ; et enfin la gouvernance par les nombres et son management par objectifs qui déshumanisent les rapports professionnels.

Bien que ces conditions ne soient pas propres à la DIRM ou même au MTES, la CGT pense que vous disposez des marges et du pouvoir suffisants pour enrayer quelques uns de ces mécanismes délétères, dont la prétention d'efficacité rationnelle est contredite par les faits.

Ensuite les représentants CGT des agents saisissent cette occasion pour **rappeler qu'il existe toujours des agents de votre ministère exposés aux fibres d'amiante : les inspecteurs de la sécurité des navires.**

C'est un fait reconnu et inscrit dans la circulaire ministérielle du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques aux métiers de l'administration de la mer, signés pour la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer par le directeur des ressources humaines et le directeur des affaires maritimes (*cf page 12 de sa deuxième partie*).

Pourtant dans l'arrêté du 1er août 2014 relatif à la liste des fonctions et des établissements permettant l'attribution d'une allocation spécifique de C3A, pris en application du décret 2013-435 du 27 mai 2013, il est mentionné que sont éligibles à l'attribution de ladite allocation les agents qui étaient affectés en CSN avant 1996.

Nous contestons le choix de cette date et nous demandons une révision de cet arrêté afin qu'il n'y ait pas de fin à la période considérée d'exposition aux fibres d'amiante à bord des navires.

A l'appui de cette demande, nous joignons une fiche descriptive et ses annexes qui exposent les différents écueils réglementaires, techniques et organisationnels auxquels se heurtent l'interdiction de l'usage de l'amiante à bord des navires et le suivi des matériaux antérieurement installés.

Nous souhaitons qu'une réunion dédiée à la révision de l'arrêté du 1er août 2014 soit organisée entre vos services compétents et les OS, afin que nous exposions plus avant nos arguments.

Je vous prie d'agréer, Madame la secrétaire générale du ministère, l'expression de notre considération distinguée ainsi que celle de notre dévouement pour le service public.

Julien Simoni

Secrétaire de l'union fédérale CGT de la DIRM Méditerranée.



Copie :

- Directeur des affaires maritimes
- Directeur inter régional de la mer Méditerranée
- Secrétaire du CHSCT - M
- Tout ISN

L'exposition aux poussières d'amiante des inspecteurs de la sécurité des navires

Les missions des inspecteurs de la sécurité des navires (ISN) sont principalement encadrées par le décret 84-810 et les règlements annexés à l'arrêté du 23 novembre 1987 qui mettent en oeuvre plusieurs dispositions des conventions internationales (SOLAS, MARPOL, MLC, STCW, BWM, ILO 188) ou des directives européennes (Sox, ferries, stabilité).

Les ISN civils sont issus des corps des syndic des gens de mer, des techniciens supérieur du développement durable, des ex-contrôleurs des affaires maritimes et des inspecteurs des affaires maritimes. Ils représentent 164 ETP dans les DIRM (94 Cat A et 70 Cat B&C)¹ et sont affectés dans les centres de sécurité des navires.

Chaque année ils effectuent environ 11 000 inspections sur la flotte du pavillon (85% de l'activité en heures) et 1 200 contrôles par l'Etat du port sur la flotte étrangère (14%), et 654 inspections Sox (1%)² sur les deux segments.

La flotte du pavillon se divise en 3 grandes tranches :

- les grands navires > 24m (23%),
- les navires entre 12 et 24m (20%)
- les petits navires < 12m (57%)

La flotte étrangère est composée de grands navires de jauge > 500 UMS.

L'utilisation de l'amiante est interdite en France depuis le 1er janvier 1997. Et c'est à partir de cette date que l'administration estime que les ISN ne sont plus exposés aux poussières d'amiante.

Nous contestons cette position pour deux raisons :

- la réglementation nationale relative à la présence d'amiante à bord des navires français a été longtemps incomplète et le suivi par l'administration de sa mise en oeuvre défaille.
- la réglementation internationale est récente, minimaliste et encore incertaine et le suivi de sa mise oeuvre encore plus problématique.

Le décret 98-332 relatif à la prévention des risques dus à l'amiante à bord des navires : 20 ans d'approximation.

Ce décret reprend l'interdiction d'utilisation de l'amiante du décret 96-1133 et dispose que le propriétaire du navire fasse réaliser par une société de classification un diagnostic de la présence d'amiante à bord, et prenne les mesures de suivi adéquates selon l'état de conservation du matériau.

- *Un champ de repérage restreint.*

Le champ de repérage de l'amiante à bord décrit dans le décret 98-332 ne permet pas de s'assurer que tous les équipements qui contiennent de l'amiante ont bien été identifiés : seuls les flocages,

1 Statistiques fournies par la DAM lors des réunions DAM/OS de 2017.

2 Ibid

calorifugeages et faux plafonds. Malgré l'élargissement du champ de repérage par le code de la santé publique en 2003, le décret 98-332 n'a pas été mis à jour.

- *Un champ d'application incomplet.*

Ce décret s'applique à tous les navires sauf les navires de plaisance à utilisation personnelle et de pêche de moins de 12 m. Ce champ d'application ne couvre pas l'ensemble du champ de contrôle des ISN dont ces navires font ou ont fait partie. Une récente étude¹ a montré que plus de 10% des navires de pêche de moins de 12m contiennent encore de l'amiante.

- *La mise en oeuvre n'a été que partielle sur le segment des grands navires >24 m.*

Dès 1997 les experts des sociétés de classification sont intervenus sur les navires, et nous trouvons sur la totalité des navires construits avant cette date, le DTA initial requis. Le défaut du suivi périodique obligatoire a néanmoins été relevé².

Par contre pour les navires construits après cette date la situation est plus contrastée et souvent le seul document relatif à l'amiante sur un grand navire se résume à une attestation de non présence d'amiante délivrée par le chantier³. Est-ce suffisant? Dans son courrier de 2009⁴, le DAM omet de traiter des navires construits à l'étranger et ne lève donc pas l'ambiguïté.

- *La mise en oeuvre a été défailante sur les navires < 24 m due à la compétence exclusive donnée aux sociétés de classification.*

Ces sociétés ont pour clients essentiellement les grands navires. En 1997, le diagnostic amiante n'est pas leur métier et leurs experts qualifiés sont rares, aussi le prix de leur prestation est-il prohibitif pour les navires de moins de 24m. Encore aujourd'hui on trouve des navires de 12 à 24m construits avant 1997 sans DTA. Les DTA sur les navire de moins de 12m ne sont pas documentés par l'administration et très probablement inexistant.

La réglementation internationale est récente, minimaliste et encore incertaine.

L'interdiction de l'amiante dans le monde n'est pas homogène dans le temps : France 1997, Espagne 2001, Grèce, Portugal, Chypre, Malte, Roumanie 2005, Japon 2007, Corée du Sud 2009 et Turquie en 2010. Quant à la Chine, elle reste le plus gros consommateur.

- *Une interdiction de l'utilisation de l'amiante à bord des navires récente.*

Depuis le 1er juillet 2002, l'interdiction partielle d'introduction de matériau contenant de l'amiante (ACM) à bord des navires neufs et existants est inscrite dans la convention SOLAS. L'interdiction est totale à partir du 01/01/2011 (SOLAS règle II-1/3-5). Cette interdiction est obligatoire et son respect devrait conditionner la délivrance du certificat international de sécurité de la construction (CISC) sans lequel un navire n'est pas autorisé à naviguer. Elle est opposable par le contrôle par l'Etat du port.

1 Etude DEKRA sur l'amiante à bord des navires de pêches de moins de 24m – printemps 2016 – Annexe III-c)

2 Rapport du docteur Sauvage – Service de santé des gens de mer – non daté (#2008) – Annexe II-b)

3 Voir un exemple d'un tel certificat et son processus d'acceptation par l'administration – Annexe III-d)

4 Courrier du DAM au DRAM – 30/03/2009 – Annexe II-a)

- *Des recommandations pour le champ de recherche et le suivi des conditions de conservation des matériaux.*

Les circulaires MSC Circ 1045 et 1426⁵ de l'OMI relatives à la surveillance des ACM et au champ de recherche n'ont pas de caractères obligatoires, elles ne sont pas opposables par le contrôle par l'Etat du port à un navire dont l'administration du pavillon ne les respecterait pas. A noter que ce n'est que le 24/11/2016 que L'OMI précise le champ de recherche de l'amiante à bord des navires.

- *Une définition de l'ACM incertaine.*

Dans le cadre de la convention de Hong Kong relative au recyclage des navires, les comités d'experts de l'OMI discutent pour définir ce qu'est un ACM. La question est de déterminer la concentration seuil en amiante à partir de laquelle un matériau sera considéré ACM ou non. Les positions des Etats varient (0,1% ; 1% ou plus), la discussion n'est toujours pas tranchée¹. Les seuils sont donc nationaux, et la déclaration matière qui accompagne un produit toute relative.

- *La problématique du suivi d'un navire tout au long de son cycle de vie*

Les ACM sont introduits à bord du navire soit lors de la construction soit lors des opérations de maintenance. Le suivi incombe dans le premier cas au chantier et à la société de classification qui supervise la construction par délégation de l'administration du pavillon. Dans le second cas, le suivi relève de la compagnie. Dans tous les cas le responsable doit conserver et analyser les déclarations matière de ses achats, réalisant des analyses chimiques aléatoires. A chaque fois le résultat positif de ce suivi devrait être une condition nécessaire au visa du CISC.

De nombreuses enquêtes conduites par des Etats (Pays Bas, Australie) et des organismes privés ont conduit l'OMI à reconnaître que les procédures de certification de non-présence d'amiante sur lesquelles reposent le respect de l'interdiction internationale de 2011 sont très insuffisantes².

Que penser alors de la croyance française en un respect de son interdiction de 1997 ? Le scandale nous a rattrapé avec la médiatisation de la découverte d'un risque d'exposition aux poussières d'amiante sur 9 navires récents de la CMA CGM³.

La difficulté est immense. Au coeur de celle-ci, il y a les systèmes de certification de la qualité de la production tout le long de la chaîne d'approvisionnement mondialisée.

- *La problématique des chantiers de réparations navals et des réparations du bord.*

Périodiquement les navires font l'objet d'arrêts techniques (AT) prolongés dans des chantiers de réparations navals. Outre la problématique de l'introduction d'ACM à cette occasion, il y a celle des conditions de réalisation des travaux de maintenance. En France, les interventions de retrait et d'encapsulage ou celles susceptibles de provoquer l'émission de fibres d'amiante sont réalisées par des sociétés certifiées *§ous sections 3 ou 4*." Il n'est pas rare que des chantiers hexagonaux perdent un marché car les procédures, les délais et le coût de l'intervention de telles sociétés ne sont pas compétitifs⁴. Ainsi certaines compagnies peu scrupuleuses choisissent-elles pour le lieu de leurs AT le moins disant réglementairement, autorisant des émissions de fibres d'amiante non contrôlées.

5 MSC.1/Circ.1426 du 24/11/2016 interprétation unifiée de la règle II-1/3-5 – Annexe III-e)

1 Article bulletin medmar 2016 – traduction libre – Annexe I-b)

2 Articles de presse – TradeWinds 2012 et Lloyd List 2010 – Annexe I-c) et d)

3 Article du Marin du 08/11/2017 – Annexe I-a)

4 Courrier du Chantier Naval de Marseille à la Direccte du 22/10/2015 – Annexe III-a)

Plus généralement les réparations courantes sont effectuées par le bord dans des conditions qui ne sont bien sûr pas celle de ces sociétés certifiées. Sur les pavillons pour lesquels la cartographie de l'amiante n'est pas obligatoire, cela peut conduire à des émissions accidentelles comme celle documentée par le chantier CNM à bord du CAP CAMARAT, navire par ailleurs régulièrement inspecté par les ISN⁵.

Quelle que soit la taille du navire et son pavillon, il apparaît donc que lorsque l'on se penche sérieusement sur la question de la présence de l'amiante à bord des navires, les réglementations tant nationales qu'internationales sont soit incomplètes soit balbutiantes et que les organisations (compagnies, sociétés de classifications, administrations) chargées d'assurer ou de vérifier leurs applications ont largement failli dans leurs missions.

C'est ainsi que la France, tirant les leçons de 20 ans d'approximation, a enfin décidé d'abroger le décret 98-332 et de le remplacer par le décret 2017-1447 en vigueur à partir du 01/07/2018. Ce décret vient corriger trois écueils majeurs précédemment signalés : dorénavant le champ d'application est élargi à tous les navires français et la présomption de non présence d'amiante disparaît dès qu'un navire a été construit ou réparé hors de l'UE après 2005, le champ du repérage de l'amiante s'aligne enfin sur les dispositions du code de la santé publique augmentées de celles de l'OMI et le repérage n'est plus la compétence exclusive des sociétés de classification.

Pendant 20 ans, l'administration des affaires maritimes a laissé les ISN intervenir quotidiennement sur des navires français ou étrangers sans réaliser d'évaluation précise du risque afin de déterminer la nature et le degré de l'exposition aux poussières qu'ils recontraient, et ceci malgré les nombreuses alertes et demandes des agents¹.

En mars 2017, dans sa circulaire relative aux risques spécifiques aux métiers de l'administration de la mer, notre ministre reconnaît l'exposition ancienne et actuelle au "risque amiante des ISN" et décide enfin la mise en place de mesures de protection collectives et individuelles.

Compte tenu de cette reconnaissance et des éléments décrits dans cette fiche, les représentants des ISN considèrent qu'il est légitime que l'arrêté du 1er août 2014 relatif à la liste des fonctions et des établissements permettant l'attribution d'une allocation spécifique de C3A, pris en application du décret 2013-435 du 27 mai 2013, soit révisé afin que la date (1996) à partir de laquelle les ISN ne sont plus considérés comme exposés soit retirée : car ils sont encore exposés.

Annexes :

I - articles de presse :

- a) Article "le marin" CMA CGM 2017
- b) Article Medmar 2016
- c) Article TradeWinds 2012
- d) Article Lloyd List 2010

II – documents internes :

- a) Lettre DAM Cazé 2009
- b) Rapport Sauvage
- c) Mail SM3 2013
- d) Mail SNCM MEDT 2011
- e) Mail SARONIC STAR
- f) extraits CR CHSCT 03/04/2012 et 22/11/16

III – documents externes :

- a) Courrier CNM 2014
- b) Extraction Thetis CAP CAMARAT
- c) Etude DEKRA pêche <12 m 2016
- d) un exemple d'Asbestos-free certificate, communication avec la compagnie et PV CCS.
- e) MSC Circ 1426 champ de repérage de l'amiante

⁵ Ibid et extraction Thetis – Annexe III-b)

¹ Alertes suite à inspections en 2008 et 2011, saisi des CHSCT et de la centrale – Annexe II-c), d), e), f)