

Brochure n° 3324

Convention collective

**IDCC : 2480. – MANUTENTION PORTUAIRE
(Fort-de-France)**

AVENANT DU 13 AVRIL 2016

RELATIF AU PACTE DE FIABILITÉ

NOR : ASET1650757M

IDCC : 2480

Entre

SNM

CHAUTRAM

D'une part, et

CNTPA

SODPSM-CGTM

STPFF

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

Le 18 septembre 2015, les parties signataires du présent accord signaient :

L'« Accord portant sur la création d'un "espace de concertation paritaire" en vue de réunir les conditions de fiabilité sociale nécessaires au développement de l'activité du port de Fort-de-France ».

Cet accord fixait comme objectif aux parties de négocier, dans le respect des textes existants, les conditions de retour des trafics de transbordement, la fiabilisation et le développement du tourisme de croisière et les trafics domestiques.

Le présent accord permet de :

- conclure le cycle des négociations engagées depuis le mois de septembre 2015 ;
- moderniser et adapter l'organisation du travail dans l'objectif de fiabilisation nécessaire à la croissance de tous les trafics ;
- montrer aux armateurs que la fiabilité nécessaire au traitement des transbordements est un élément pris en compte par les partenaires sociaux de la manutention portuaire du port de Fort-de-France.

Les parties signataires s'engagent à respecter et à faire vivre le présent accord.

Article 1^{er}

Heures à finir

La convention collective du port de Fort-de-France permet de réaliser des heures à finir en portant la durée du travail de 7 heures à 8 h 30 : articles 10.2 et 10.5 de l'avenant du 8 juin 2010. Elle prévoit aussi les conditions dans lesquelles la durée de travail effectif journalier peut être prolongée.

Dans ce cadre, il est apporté les précisions suivantes :

Ces heures :

- sont commandées pour terminer un navire et donc doivent permettre de finaliser le chargement ou déchargement prévu, elles ne permettent pas de réaliser des chargements ou déchargements non prévus au début du shift ;
- n'ont pas pour but de limiter le nombre d'équipes qui auraient été nécessaires pour traiter le navire dans des conditions normales.

Le but poursuivi par les parties est d'assurer aux armateurs que les volumes prévus en début de shift soient traités dans tous les cas (sauf en cas de force majeure, exemple : cyclone, alerte météo, tremblement de terre...), dès lors que ces volumes prévisionnels sont compatibles avec les cadences habituelles de manière à assurer la fiabilité de toutes les opérations de manutention portuaires, y compris le transbordement.

Dans tous les cas, les volumes à manutentionner à l'intérieur des 8 h 30 ne sont pas plafonnés, sauf application accord Ro-Ro.

1.1. Heures de commande

Ces heures à finir sont commandées en cours de shift au plus tard à 12 heures ou à 19 heures. Si un impondérable (impondérable : événement imprévu, exemple : conteneur coincé, twistlock cassé...) se produit après 12 heures ou 19 heures, les heures à finir pourront tout de même être commandées. Le contremaître informera l'équipe.

Le manutentionnaire peut commander les heures à finir lors de sa commande d'équipe la veille du chantier.

A partir du moment où des heures à finir auront été commandées, elles seront payées. Ces heures à finir sont obligatoires et sont rémunérées comme suit : 25 % shift du matin en semaine, 150 % shift du samedi matin, 200 % shift du soir, dimanche et jours férié.

1.2. Situation d'exploitation normale

Dès lors qu'il reste au plus 7 conteneurs pleins à manutentionner au terme des 8 h 30 et qu'il n'y a pas eu de panne de matériel, il sera possible de dépasser la limite de 8 h 30 pour manutentionner ces 7 conteneurs.

1.3. En cas de panne de matériel (portiques ou cavaliers)

La durée du shift commandé sera prolongée de la durée de l'interruption de manière à assurer à l'armateur une durée de travail identique à celle qu'il aurait eu si l'interruption n'avait pas eu lieu, dans la limite des volumes prévus initialement, tout en respectant la durée légale quotidienne du travail (10 heures, pause légale comprise).

En cas de dépassement des 8 h 30, une prime de :

- 60 € brut (matin) ;
- 80 € brut (après-midi),

sera versée en plus du paiement des heures majorées.

Article 2

Equipe imprévue

L'horaire de travail est normalement communiqué aux ouvriers dockers la veille pour le lendemain.

Pour répondre à un besoin de manutention imprévu :

2.1. Navire détourné d'un autre port

Il sera possible de commander, à GEMO, un shift le jour même. L'équipe sera constituée en priorité de dockers mensualisés volontaires non affectés, ou de dockers en CDD. Ce shift de 7 heures (pouvant être prolongé dans les conditions prévues), pourra commencer d'heure en heure de 8 heures du matin à 15 heures en respectant les tendances (tendance du matin pour les shifts commençant avant 11 heures, tendance d'après-midi au-delà). Les dockers en CDI bénéficieront d'une prime exceptionnelle de 125 € brut.

Un docker déjà affecté, pourra être volontaire pour être affecté sur le navire détourné, tout et autant que ce changement d'affectation ne puisse pas le conduire à dépasser la durée légale du travail.

2.2. Navire annoncé en retard d'au moins 2 heures

En fonction des volumes à traiter, le manutentionnaire pourra soit appliquer les heures à finir, soit commander une équipe imprévue pour l'après-midi dans les conditions du présent article (horaire et prime).

2.3. Navire à quai

Lorsque l'article 1^{er} du présent accord ne permet pas de terminer un navire sur le shift en cours, il sera toujours possible de commander une équipe imprévue sur l'un des shifts existants, dans les conditions prévues à l'article 2.1 ci-dessus.

Article 3

Tendances

Actuellement, afin d'assurer les shifts du matin et d'après midi, l'effectif des ouvriers dockers est divisé en 2 équipes qui alternent la tendance du matin et la tendance d'après-midi. Pour chacune de ces équipes, la commande est réalisée la veille pour le lendemain, le changement de tendance est possible à chaque commande tout en respectant le repos quotidien.

3.1. Création de 3 équipes

Il est décidé de passer de 2 équipes alternantes sur 2 semaines : tendance matin et tendance après-midi, à 3 équipes alternantes sur 3 semaines : tendance matin, tendance après-midi et tendance variable.

3.2. Organisation des commandes

Afin de préserver une qualité de vie personnelle, les dockers en tendance :

- du matin et d'après-midi : ne pourront pas être changés de tendance sauf volontariat ;
- variable : seront commandés la veille pour le lendemain et pourront être affectés soit du matin, soit d'après-midi.

3.3. Volontariat

En cas de besoin personnel, un ouvrier docker de tendance du matin ou d'après-midi pourra demander à être changé de tendance. Cette demande devra être formulée le plus tôt possible et au plus tard avant 12 heures la veille. Cette demande sera acceptée ou non, en fonction des besoins de l'exploitation.

3.4. Besoin exceptionnel

A la demande de GEMO, une demande de changement de tendance pourra être formulée à un des ouvriers dockers en tendance du matin ou d'après-midi. En cas d'acceptation, l'ouvrier docker volontaire percevra une indemnité de changement de tendance de 50 € brut.

3.5. Repos quotidien

En raison des contraintes imposées par l'activité portuaire et de la nécessité d'assurer la continuité du service, le repos quotidien passera de 11 heures à 9 heures consécutives conformément aux dispositions des articles D. 3131-1 (alinéa 4) et D. 3131-3 du code du travail.

Du fait des dispositions de l'article 3.1 du présent accord, le travail est organisé de manière à ce que le recours à cette faculté ne soit pas systématique.

3.5.1. Compensation

Les compensations prévues à l'article D. 3131-6 du code du travail seront appliquées. A chaque fois qu'un ouvrier docker ne bénéficiera pas d'un repos de 11 heures entre deux shifts de travail, il bénéficiera d'un repos compensateur de 2 heures. Ce repos sera crédité sur un compteur spécifique. Les repos seront pris par journée de 7 heures.

Article 4

Shift court

4.1. Contexte

Les opérateurs économiques des Antilles souhaitent pouvoir développer les échanges interîles. Afin d'accompagner cette volonté, l'armateur assurant la desserte interîles souhaite mettre en place une double escale hebdomadaire de quatre shifts de 4 heures au lieu de deux shifts de 7 heures.

A cette fin, il est donc décidé de mettre en place un shift court de 4 heures qui ne sera applicable que sur cette ligne ferry.

4.2. Définition

Un shift d'une durée de 4 heures est créé. Il sera commandé dans les mêmes conditions que les shifts existants.

Horaires :

Matin : de 7 heures à 11 heures ; après-midi : de 14 heures à 18 heures, étant entendu que les transporteurs (camions avec chauffeurs) pourront continuer à débarquer ou embarquer après le départ des ouvriers dockers à 11 heures ou à 18 heures.

Les heures à finir s'appliquent. Par exception, les heures à finir commençant à 18 heures sont majorées à 200 %.

Affectation : les CDI sont affectés en priorité sur ce navire.

Au cas où il sera fait appel à des contrats à durée déterminée (CDD), sur ce navire, ceux-ci bénéficieront d'un contrat de travail dont la durée sera de 4 heures.

4.3. Limitation

Ce shift court n'a pas vocation à réduire le volume de travail, pour GEMO, résultant des manutentions opérées sur ce navire à ce jour.

Actuellement, en simple escale, il est commandé deux shifts de 7 heures, soit 14 heures hebdomadaires. En doublant les escales il sera commandé quatre shifts de 4 heures, soit 16 heures hebdomadaires, donc 2 heures de plus de recette pour GEMO par semaine. Ce shift court ne peut donc trouver à s'appliquer qu'en cas de double escale hebdomadaire.

Le comité d'entreprise sera informé de la mise en place du service et de ses évolutions.

4.4. Décompte du temps de travail

En cas d'exécution d'un shift court, le temps de travail comptabilisé sera :

- de 7 heures afin de ne pas augmenter le taux d'inemploi ;
- imputé intégralement pour 7 heures sur le compteur individuel trimestriel.

Article 5

Application de la polyvalence

Les parties rappellent que la polyvalence est partie intégrante du métier de docker et est inscrite dans les accords comme étant obligatoire.

Après débat, les parties ont convenu des dispositions suivantes pour l'application de la polyvalence :

Il sera demandé aux ouvriers dockers volontaires pour se voir appliquer la polyvalence, de s'inscrire sur une liste.

En cas de manque de dockers dans leur catégorie et indépendamment du tour de rôle général, ces dockers volontaires seront affectés en priorité sur les postes non pourvus au moment de l'affectation ou au moment de l'embauche, y compris les jours avec majoration de salaires (samedi, dimanche et jours fériés).

Lorsqu'il n'y aura plus de volontaires, les dockers seront obligatoirement affectés en polyvalence. Un docker affecté dans ce cadre, pourra toujours changer de poste avec un collègue déjà affecté. Le docker ayant demandé ce changement ne bénéficiera pas du versement de la prime de polyvalence. Celle-ci sera versée au docker ayant accepté ce changement.

Dans le cadre de la polyvalence, un docker qui refuse de se voir affecté sur un autre poste, se verra appliquer une retenue de salaire correspondante à la journée de travail.

Lorsque par avis du médecin du travail :

- un ouvrier docker sera déclaré inapte ou apte avec aménagement de son poste de travail, à occuper la fonction prévue dans son contrat de travail et devrait être affecté à une autre catégorie ou fonction, cette modification de son affectation ne donnerait pas lieu au paiement de la prime de polyvalence ;
- un ouvrier docker doit être affecté par GEMO sur un ou plusieurs postes relevant de catégories différentes, il ne bénéficiera pas de la prime de polyvalence. Cependant en cas d'affectation sur un autre poste compatible avec ses aptitudes, il percevra la prime de polyvalence.

Article 6

OH avec élingues

La manutention des conteneurs OH (conteneurs ne pouvant pas être opérés avec un spreader) peut se réaliser avec des élingues. Lorsque le portiqueur met en tension les élingues, dans ce cas il faut disposer de 1 docker positionné à chaque verrou (4) pour des raisons de sécurité.

Il est convenu des dispositions suivantes qui se substituent aux accords et usage en vigueur :

6.1. Cas n° 1 : équipe constituée de 2 « hommes-terre » et de 2 « hommes-bord ».

De 1 à 4 OH, il sera fait application des dispositions suivantes :

Embarquement : lorsque le ou les conteneurs doivent être chargés à bord du navire, les 2 hommes-terre seront renforcés par 2 hommes-bord qui descendront du navire pour réaliser l'opération de mise en tension des élingues. Les 2 hommes-terre et les 2 hommes-bord percevront une prime OH d'un montant de 95 € brut. Cette opération se fera sous l'autorité du contremaître.

Débarquement : lorsque le ou les conteneurs doivent être débarqués et que l'équipe d'hommes-bord n'est composée que de 2 hommes-bord, les 2 hommes-terre monteront à bord pour réaliser l'opération de mise en tension des élingues et reviendront à terre ensuite. Les 2 hommes-terre et les 2 hommes-bord percevront une prime OH d'un montant de 95 € brut. Cette opération se fera sous l'autorité du contremaître.

Dans ce cadre, la prime OH se substitue aux autres primes existantes.

Au-delà de 4 OH : il sera affecté 2 hommes-terre et 2 hommes-bord supplémentaires qui renforcent l'équipe dans toutes les tâches à réaliser, dans ce cas les primes OH ne seront pas dues.

Cas n° 2 : équipe constituée de 2 « hommes-terre » et de 4 ou 6 « hommes-bord ».

De 1 à 8 OH, il sera fait application des dispositions suivantes :

Embarquement : lorsque les ou les conteneurs doivent être chargés à bord du navire, les 2 hommes-terre seront renforcés par 2 hommes-bord, qui descendront du navire pour réaliser l'opération de mise en tension des élingues. Ces opérations se font sous l'autorité du contremaître. Les 2 hommes-terre et l'équipe des hommes-bord percevront une prime OH d'un montant de :

- équipe de 6 hommes-bord : 50 € brut ;
- équipe de 4 hommes-bord : 60 € brut.

Débarquement : lorsque le ou les conteneurs doivent être débarqués, il y a assez d'hommes-bord pour réaliser la mise en tension. Deux hommes-bord, descendront du navire, pour aider les hommes-terre. Ces opérations se font sous l'autorité du contremaître. Les 2 hommes-terre et l'équipe d'hommes-bord percevront une prime OH d'un montant de :

- équipe de 6 hommes-bord : 50 € brut ;
- équipe de 4 hommes-bord : 60 € brut.

Dans ce cadre, la prime OH se substitue aux autres primes existantes.

Au-delà de 8 OH, il sera affecté 2 hommes-terre supplémentaires, qui renforcent l'équipe terre dans toutes les tâches à réaliser, dans ce cas, les primes OH ne seront pas dues. Dans ce cas l'effectif bord reste identique.

Article 7

Saisissage et composition d'équipe

La convention collective de la manutention portuaire du port de Fort-de-France n'impose pas que le saisissage des conteneurs soit réalisé par les ouvriers dockers. Il peut donc être réalisé par les marins des navires en opération.

A compter de la date d'effet du présent accord, les parties conviennent que toutes les opérations de saisissage, sur les porte-conteneurs, seront réalisées par des ouvriers dockers.

Cas particulier de l'Armement GEEST :

La date d'effet du saisissage/dessaissage réalisé par les ouvriers dockers sur l'armement GEEST est reporté au 1^{er} avril 2017.

7.1. Composition d'équipe

TWISTLOCKS AUTOMATIQUES		NOMBRE
Si saisie avec petites barres	CM bord	1
	Hommes-bord	2
	Hommes-bord supplémentaires	2
	Hommes-bord supplémentaires	2

TWISTLOCKS AUTOMATIQUES		NOMBRE
	CM terre	1
	Hommes-terre	2
	Pointeur	1
	Chauffeur	1
		1
	Relève	2
		3
	Contrôleur	1
	Aide contremaître	1

Par cavalier
Pour 1 ou 2 cavaliers navire
Pour 3 ou 4 cavaliers navire
Pour 5 ou 6 cavaliers navire
Si plus de 75 TCS
Si plus de 100 TCS

Par dérogation à ce qui précède :

– au cas où il y aurait moins de 15 TC à saisir ou dessaisir, l'effectif des hommes-bord devient :

TWISTLOCKS AUTOMATIQUES		NOMBRE
Si saisie ou dessaisie avec petites barres et jusqu'à 4 grandes barres	Hommes-bord	2
Si saisie ou dessaisie avec plus de 4 grandes barres en tout	Hommes-bord supplémentaires	2

En cas de manutention de twins en pontée nécessitant l'utilisation de twistlocks (embarquement/débarquement de 2 vingt pieds simultanément), il sera affecté à l'équipe 1 homme-terre supplémentaire pour toute la durée du shift à partir de 50 twins, soit 100 conteneurs vingt pied.

Article 8

Organisation du travail sur les navires

8.1. Principes généraux

Il est confirmé que, quel que soit le nombre de portiques affectés au navire, ceux-ci balaient l'ensemble du navire suivant les instructions du manutentionnaire.

8.2. Changement de chantier sur navires

A la demande du manutentionnaire, l'équipe qui change de navire perçoit une prime de changement de chantier à chaque changement de navire. Ce changement de navire peut se faire d'une entreprise manutention à une autre pour renforcer une équipe déjà affectée.

L'ouvrier docker est embauché pour un shift complet. Lorsque 2 équipes sont affectées sur un même navire, il peut être demandé à une équipe de changer de navire, éventuellement opéré par un autre manutentionnaire, en laissant la deuxième équipe, couvrir l'ensemble des opérations de manutention restant à réaliser sur le navire.

Dans ce cas, les hommes-bord de l'équipe qui reste sur le navire, et s'ils sont appelés à effectuer des opérations de saisissage dans la zone d'évolution de l'équipe qui a changé de navire, bénéficieront d'une « prime de complément de saisissage » dont le montant est égal à 48,50 € brut.

Dans ce cas, le contremaître bord qui reste sur le navire se voit attribuer un sixième critère. La rémunération de celui-ci est de la même valeur unitaire que les cinq autres critères existant actuellement.

Article 9

Suivi de la concertation

Les parties signataires considèrent que le présent accord est le terme du cycle de concertation engagé en septembre 2015 et dont les objectifs sont rappelés dans le préambule.

Fort de l'évolution positive constatée dans la résolution des problèmes grâce à la méthode de discussion choisie, dans un climat de franchise, de respect et d'écoute réciproque, les parties s'engagent à continuer de traiter les problèmes restants et à venir dans le même esprit de responsabilité réciproque.

A cette fin, le groupe de concertation sera réuni, par le président, au moins une fois tous les 3 mois ou sur demande formulée par un ou plusieurs des participants.

Article 10

Prévention des perturbations

Afin d'éviter des arrêts de l'exploitation en cas de problème et garantir la poursuite des opérations, le manutentionnaire concerné contacte au moins un des délégués syndicaux afin de trouver une solution.

Au cas où une solution immédiate n'est pas trouvée, un groupe paritaire restreint (le DS de chaque syndicat représentatif ou son représentant ; le manutentionnaire concerné ; le président du SMN ou un représentant désigné par lui et un représentant de la direction de GEMO) sera réuni au plus tard dans les 3 jours.

Article 11

Date d'effet. – Durée. – Formalités

Dès signature du présent avenant par l'une des organisations syndicales, il sera notifié à l'ensemble des organisations syndicales représentatives conformément à l'article L. 2231-5 du code du travail.

Ces dernières disposent selon l'article L. 2232-12 du code du travail d'un délai de 8 jours pour exercer leur droit d'opposition. Cette opposition notifiée aux signataires devra être exprimée par écrit, motivée et préciser les points de désaccord.

Après la fin du présent délai, l'accord sera adressé :

- en deux exemplaires à la DIECCTE dont une version sur support papier, signée des parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et une version sur support électronique ;
- en un exemplaire, destiné au secrétariat-greffe du conseil des prud'hommes.

Ces deux dépôts seront effectués par le SMN.

Durée et entrée en vigueur

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée, il entrera en application le 1^{er} mai 2016.

Dénonciation. – Révision

Le présent accord pourra être dénoncé dans les conditions prévues à l'article L. 2261-9 du code du travail.

Cette dénonciation pourra être effectuée à toute époque avec un préavis de 3 mois notifié par lettre recommandée avec avis de réception et adressée à chacune des organisations signataires ou adhérentes.

Afin que les pourparlers puissent commencer sans retard dès la dénonciation, un nouveau projet devra être proposé par la partie qui a dénoncé dans un délai de 3 mois.

Si l'accord est dénoncé, il continuera à produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord destiné à le remplacer ou pendant une durée de 1 an maximum à compter de l'expiration du préavis à défaut de la conclusion d'un nouvel accord de place.

Chaque accord paritaire s'ajoutant au présent accord pourra être dénoncé selon les modalités prévues par le présent article.

Toute demande de révision présentée par l'une des organisations signataires est adressée par lettre recommandée avec avis de réception à chacune des organisations signataires ou adhérentes. Elles doivent comporter un projet détaillé portant sur le ou les points dont la révision est demandée.

Au cas où l'une des organisations signataires formulerait une demande de révision partielle du présent accord, les autres organisations signataires pourront se prévaloir du même droit. Un accord devra intervenir dans un délai de 3 mois à propos des dispositions dont la révision a été demandée. Passé ce délai, si aucun accord n'est intervenu, la demande de révision sera réputée caduque et, de ce fait, le texte antérieur continuera de s'appliquer.

Fait à Fort-de-France, le 13 avril 2016.

(Suivent les signatures.)