



Groupe de travail « FRONTEX »

Jeudi 31 Mai 2018

Déclaration Liminaire

Troisième GT FRONTEX, nous avons envie de dire..., tout ça pour ça !

Rien, rien de rien, aucune prise en compte, aucun retour des demandes des précédents GT FRONTEX concernant les formations, la gestion, le régime de travail, le régime indemnitaire.

Vous faites preuve d'un amateurisme consternant dans la préparation de ces GT mais vous n'en mesurez ni les conséquences ni responsabilités. Vous étalez des décrets, des règlements EU, sans même pouvoir argumenter ou nous expliquer quelles sont les conséquences dans nos missions et donc le déploiement d'agent des Douanes dans le cadre de FRONTEX. Pire, ces décrets ne font aucune référence aux missions à l'étranger. Vous êtes dans une logique que nous dénonçons depuis plus de 15 ans qui consiste à être, selon vous, en conformité au regard de la loi avec le dialogue social en cochant des cases par la convocation de GT, CT etc.....

Mais la réalité vient toujours confirmer malheureusement nos craintes. Un syndicat a dénoncé dans les médias que la douane, par des choix plus que discutables, (même si ils n'ont jamais été discutés), ou seulement pour la forme comme pour ce GT, ont entraîné de graves dysfonctionnements dans la surveillance espace temps entre Nice et Marseille. En effet, la dernière restructuration après un premier dégraissage sans précédent en 2005 qui a vu pratiquement 40 % des moyens disparaître, la deuxième restructuration, s'est appuyée sur le financement de moyens aéromaritimes cofinancés par FRONTEX.

Aujourd'hui, ce que nous dénonçons est malheureusement devenu réalité. La vedette de Nice a été déployée en FRONTEX tout le mois de mai et le patrouilleur de Toulon est en arrêt technique depuis le 1^{er} avril. La Corse, avec seulement 2 vedettes pour 1000 kilomètres de côtes, (la vedette de Porto-Vecchio ayant été supprimée lors de la dernière restructuration), n'a pas pu assurer cette surveillance. La vedette de Bastia étant en MSO et celle d'Ajaccio étant sans quai puisque malgré la programmation de l'arrivée de la vedette de 28 mètres il y a plus de 6 ans, les travaux ne sont toujours pas réalisés et, en plus, lors d'une tempête, cette vedette d'Ajaccio a subi de graves dégâts au port de commerce d'Ajaccio. En conclusion, il n'y avait plus que la vedette de Marseille et les VSR (Bandol et Sainte Maxime), qui ne sont pas des moyens hauturiers, pour assurer la surveillance de près de 500 kilomètres de côtes.

Notre question est simple : Y a t il un pilote ? (puisque le pilotage est à la mode), c'est-à-dire quelqu'un qui prene la mesure de la situation et qui anticipe. Vous diligentez des enquêtes nautiques en cas de fortune de mer mais ne faut-il pas prévoir des enquêtes en cas de manquement grave à la gestion prévisionnelle de la surveillance des côtes ? Ces enquêtes sont malheureusement publiées chaque année par la cour des comptes qui relève de graves dysfonctionnements dans la gestion et dans les plans de renouvellement des moyens aéromaritimes. Ne comptez pas sur nous pour être comptables de vos incompétences à répétition, car un jour vous les utilisez pour argumenter vos restructurations mortifères et le lendemain vous nous demandez de dénoncer ces mêmes rapports qui mettent au grand jour votre gestion calamiteuse.

Pour la CGT votre document de travail est une provocation, vous ne répondez à aucune de nos questions, pire vous faites des « copier-coller » de documents déjà diffusés....

Nous allons malgré tout répondre point par point à votre parodie de document de travail.

Le régime de travail des marins :

Concernant les OPV, vous écrivez «*Pour les opérations conjointes coordonnées par l'Agence FRONTEX, les moyens maritimes peuvent être déployés quotidiennement, sur une période de 30 jours consécutifs, pour des patrouilles de 16 heures :*

- L'arrêté du 08/02/2002 a fixé une durée annuelle de travail effectif de référence réduite pour certains services du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. Cette durée a été expressément fixée à 1563 heures pour le service de la surveillance de la DGDDI. C'est donc cette durée qui doit servir de base pour l'établissement d'une côte prévisionnelle d'activité d'agents de la surveillance. Et c'est bien sûr cette durée qui sert de référence chaque année pour la programmation en côte de service de l'activité des marins de la DRGC .

-Le décret 2007-1456 du 10/10/2007 a prévu que chaque heure de présence des agents des douanes embarqués à bord d'un PGC était équivalente à un temps de travail de 40 mn. Cela correspond à 16 heures de travail comptabilisées pour 24 heures de présence à bord. je cite « **Ce régime est applicable à l'ensemble des missions réalisées (missions opérationnelles, PEI, VGB, carénage, FP à bord) à l'exception des FP suivies à terre. »**

Donc ce décret n'est pas d'application pour des missions à l'étranger.

Concernant les CPV vous ne vous référez à aucun décret et fixez le régime de travail applicable aux personnels armant les vedettes garde-côtes déployées par la DGDDI et le régime de travail du « 24/24^e ». Chaque heure de présence d'un agent des douanes embarqué à bord d'une VGC est équivalente à un temps de travail de 60 minutes.

Le régime de travail applicable aux marins d'une VGC déployée en opérations conjointes sous coordination de l'Agence FRONTEX demeure celui du « 24/24^e ».

Nous dénonçons une inégalité, les OPV effectuent 10 jours de patrouille soit 240 heures moteurs. Comment pouvez-vous, au regard du calcul fait pour les aériens et les CPV, ne comptabiliser que 16 heures sur 24 heures ?

Le Rapatriement en cas d'accident de service :

Vous semblez très attachés à appliquer, pour les marins, un texte que nous dénonçons fermement pour les visites médicales chez le médecin des gens de mer, allant jusqu'à prendre des mesures d'exclusion du service pour les agents qui ne sont pas à jour de leurs visites médicales, mais paradoxalement, pour des agents effectuant des missions à l'étranger, vous ne diffusez aucune information et ne prévoyez aucun suivi médical spécifique avec dépistage et prévention sur les risques infectieux (tuberculose, Ebola etc...) .

=> Nous demandons un accès, un portail sur Aladin, qui permettrait de sensibiliser aux risques liés aux missions FRONTEX avec des informations sur les épidémies et les vaccins préconisés.

=> Concernant le rapatriement, si celui-ci est entraîné par un accident de service ou une maladie contractée dans l'exercice des fonctions, les frais de transport de l'agent peuvent être remboursés par l'administration en application du deuxième alinéa du 2° de l'article 34 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires à la fonction publique de l'État selon lequel l'agent « *a droit, en outre, au remboursement des honoraires médicaux et des **frais directement entraînés** par la maladie ou l'accident* ». L'interprétation que vous faites des jurisprudences ne nous convient pas et nous amènera s'il le faut à utiliser tous les moyens juridiques nécessaires si des évolutions rapides concernant l'ordre de missions ne sont pas mises en place.

Cette note vaut-elle ordre de mission ? Peut-on considérer que l'intégration de celle-ci dans l'application MATHIEU vaut ordre de mission officiel ? Alors que MATHIEU reste un instrument de contrôle et de gestion.

=> Nous demandons qu'un ordre de mission soit rédigé avant chaque mission. Cet ordre de mission pourra être individuel ou collectif.

L'ordre de mission permet :

- d'attester que l'agent en mission est en situation régulière d'absence ;
- de couvrir les accidents de service survenus pendant la mission ;
- de rembourser les frais engagés ;
- de pouvoir assurer le rapatriement.

Cet ordre de mission sera signé par l'autorité qui est responsable de ce déploiement, à savoir le Directeur Général.

Le Régime Indemnitaire :

Nous demandons une prime additionnelle comme prévue par le décret 2004-1126 du 15/10/2004 relatif à l'indemnisation des personnels effectuant des missions de coopération internationale. Cette indemnité de sujétion peut se cumuler avec les indemnités journalières de mission.

Enfin, concernant les missions terrestres dans des zones dites « sensibles », nous ne connaissons toujours pas précisément, malgré nos demandes antérieures, ce qu'on attend des douaniers et douanières dans ces interventions. Et surtout quelle sera la responsabilité juridique des États si un agent venait à se servir de son arme ? Idem sur nos demandes initiales lors des deux derniers GT concernant l'assistance psychologique à apporter à ces personnels qui seront obligatoirement confrontés à des mouvements de foules sur place .

Loin de nous l'envie de montrer du doigt les collègues volontaires mais plutôt de revendiquer avec eux des formations adéquates, la reconnaissance des spécificités civiles de la douane en matière de repos hebdomadaire, des fiches de postes adaptées et des garanties équivalentes à celles de leurs collègues navals et aériens.

En conclusion, sachant que les questions posées par la CGT restent lettres mortes, nous utiliserons tous les moyens légaux pour faire reconnaître nos demandes répétées concernant les heures décomptées pour le régime de travail, le rapatriement et le régime indemnitaire additionnel.

De plus, en contact avec de nombreux élus de la république, notre syndicat appuiera toute demande d'enquête parlementaire sur la gouvernance de l'agence supra nationale FRONTEX (son rôle, l'étendue exacte de ses missions et ses relations extérieures avec plusieurs pays non membre de l'UE) ainsi que le rôle et la place des administrations de l'État concernant les enjeux migratoires.