



## GT FRONTEx DU 15 FEVRIER 2018 DECLARATION LIMINAIRE

Monsieur le président,

Contrairement à certaines idées reçues, les opérations conjointes n'ont pas débuté avec l'avènement du KA 350 ER.

Le premier déploiement a eu lieu à Almeria en 2006 lors de l'opération INDALO. Depuis, tous les ans, le F406 a effectué de telles opérations avec des résultats probants que certains seraient tentés de passer sous silence de peur de décrédibiliser les performances du Beech.

La mise en service tardive du Beech, et c'est un euphémisme, accuse encore un retard persistant (seuls trois avions équipés SURMAR et un POLMAR fantôme). Cette mise en service a comme par miracle déclenché un régime de travail adapté au personnel navigant, je vous cite : *"permettant ainsi d'assurer une disponibilité H24 du moyen déployé sans en faire peser les conséquences sur un unique équipage"*.

L'intention serait bonne si elle n'était évidemment pas hypocrite !

Certes, comme vous l'exprimez très justement dans votre note aux services relative à l'organisation des missions Frontex en date du 27 septembre 2017, les missions *"comme la lutte contre l'immigration illégale par voie de mer... n'en demeurent pas moins, au sens administratif et juridique, des missions relevant de l'organisation et du périmètre rationae materiae de l'organisation de l'action d'Etat en mer"*.

Donc,

*"Les missions relevant de ce dispositif doivent être reprises sans ambiguïté dans la rédaction des ordres de service"*.

Le terme est dit : **"rédaction des ordres de service"**.



Article 28 du statut général de la fonction publique (loi n°83-634 du 13 juillet 1983) :  
*"Tout fonctionnaire, quel que soit son rang dans la hiérarchie, est responsable de l'exécution des tâches qui lui sont confiées. Il doit se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique, sauf dans le cas où l'ordre donné est manifestement illégal (...)"*

En résumé,            Un ordre, une exécution,  
                                 Pas d'ordre, pas d'exécution.

L'AEM n'oblitére pas tous les principes de l'Instruction Cadre du 17 juin 1996.  
Si l'administration peut s'affranchir des durées des vacations prévues dans les garanties minimales (Art. 3 du Décret n°2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat et de la magistrature) et donc permettre des vacations de 16 H pour certains ou 24 H pour d'autres,  
Si l'administration peut s'affranchir également de la durée hebdomadaire du travail ne pouvant excéder 48 H au cours d'une même semaine ni 44 H en moyenne sur une période de 12 semaines consécutives,

***"Les actes de service des agents des brigades font l'objet d'un ordre de service et sont inscrits au registre d'ordres lequel précise notamment les heures de début et de fin de vacation et le lieu d'exécution des missions"***. (Instruction-cadre du 17 juin 1996 sur le régime de travail du service de surveillance)

Je vous rappelle, bien que vous soyez parfaitement au fait de la réglementation, que la côte de service est préparée par quinzaine avec au minimum sept à dix jours d'avance pour permettre aux agents d'en prendre connaissance en temps utile. Elle peut bien évidemment être modifiée pour des raisons tenant à des nécessités de service **imprévues**.

L'expérience de ces dernières années nous a démontré que ces nécessités de services sont tout à fait prévisibles dans le cadre de Frontex et je ne vous ferais pas l'affront de vous le rappeler.



## Première problématique

*"La disponibilité H24 du moyen déployé"*

La cotation de deux équipages sur deux vacations successives de 12 H pour soi-disant *"assurer une disponibilité H 24 du moyen déployé"* est :

- Au mieux une aberration qui dissocie le temps de travail du personnel en assurant une permanence des agents 2 X 12 H et obérant la disponibilité H24 du moyen mis à la disposition de l'Agence Frontex.
- Au pire, et je n'ose envisager ce cas, un espoir de votre part que les deux équipages travailleront de concert malgré une cotation indépendante. Cela s'appelle du travail dissimulé et je ne pense pas que ce soit autorisé...

La définition du travail effectif est très claire :

*"Le temps pendant lequel les agents sont à la disposition de leur employeur et doivent se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles".*

Si l'agent ne travaille pas à proprement parler mais reste accessible, joignable et à la disposition et ne peut rien faire de personnel, alors ce temps est considéré comme travail effectif.

Temps de travail et temps de repos sont exclusifs l'un de l'autre.

Les différentes sollicitations telles que changement d'horaires, contacts plus que fréquents avec le NO, prises de météo ou même décollages imprévisibles pour une recherche et sauvetage sont avérées et mobilisent l'équipage H 24.

Le déploiement de deux équipages tel que vous le préconisez ne permet en aucun cas *"d'assurer une disponibilité H24 du moyen déployé"* tout en respectant les règles rappelées supra.

Vous avez donc le choix de proposer deux équipages avec des horaires de bureaucrates à l'Agence Frontex ou de mettre un moyen opérationnel (cofinancé sur les fonds européens) à sa disposition.

UNSA DOUANES – 6 rue Louise Weiss – Bâtiment Condorcet – Télédéc 322 – 75703 PARIS CEDEX 13

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : [unsadouanes@gmail.com](mailto:unsadouanes@gmail.com)





Pour l'instant, vous avez depuis 2006 obligé les agents à rédiger des rapports sur les missions effectuées sans leur en donner l'ordre formel et écrit tel que prévu par l'instruction-cadre citée supra.

La condition expresse qui permettrait de concilier respect de la réglementation et "disponibilité H24 du moyen déployé" serait dans le cas de deux équipages la cotation minimale suivante :

- Jour 1 Equipage A coté 24H et en vol, équipage B 16H au sol
- Jour 2 Equipage B coté 24H et en vol, équipage A 16H au sol
- Ainsi de suite les jours suivants jusqu'à la fin du déploiement.

Un tuilage des informations, des préparations de mission, des restitutions de missions et une permanence opérationnelle seraient ainsi assurés dans le respect du règlement.

Quant à la cotation des PNNT, comment pensez-vous que "la disponibilité H24 du moyen déployé" puisse être assurée par une équipe effectuant une vacation de 16H ? Ces PNNT forment une équipe et sont donc indissociables. Leurs vacations doivent **OBLIGATOIREMENT** être de 24H !

Voici donc un moyen pour vous de résoudre la problématique primordiale des opérations Frontex : "La disponibilité H24 du moyen déployé" !



## Deuxième problématique

*"Chaque équipe sera déployée sur une période de 15 jours".*

Cela implique 15 jours opérationnels plus deux jours de transit et sachant que la passation de consigne entre équipage montant et descendant doit impérativement s'effectuer sur l'aéroport de déploiement. L'équipage descendant ne peut quitter la zone opérationnelle tant que l'équipage montant n'est pas présent sur zone.

Donc, 17 jours minimum d'absence. Jusqu'à présent, la période de déploiement était de 10 jours plus deux de transit. Durée suffisamment longue, trop vous diront certains.

Il est hors de question d'accepter une telle durée.

D'autant plus que vous nous indiquez *"relève effectuée par voie commerciale si envisageable"*.

Mais encore ? Si la voie commerciale n'est pas envisageable, qu'avez-vous prévu ?

Les relèves par Beech "lisse" ne sont pas une solution viable. Ces avions sont appelés à être modifiés. Quand ? Au vu du programme la date reste très incertaine mais en tout état de cause, la capacité de ces aéronefs est très inférieure au besoin.

## Troisième problématique

*"Le cofinancement de deux aéronefs sur les fonds européens implique de déployer un Beechcraft KA350 ER sur une période de deux fois un mois par an avec un potentiel de vol global de 180 heures hors temps de transit et temps de roulage"*

D'une part, il faut reconnaître qu'à ce jour, les deux tiers de notre flotte ne nous appartiennent pas !

Sur les trois appareils "opérationnels" en mode dégradé, deux sont cofinancés sur des fonds européens.

D'autre part,

- Fiche technique n°2 du GT du 08/12/2017 : 1 Beech un mois par an pour 90 H de vol.
- Fiche technique du GT du 15/02/2018 : 1 Beech deux fois un mois par an pour 180 H de vol.

Cherchez l'erreur ! Nos salaires augmenteront-ils dans les mêmes proportions ?

**UNSA DOUANES – 6 rue Louise Weiss – Bâtiment Condorcet – Télédéc 322 – 75703 PARIS CEDEX 13**

**Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17**

**Courriel : [unsadouanes@gmail.com](mailto:unsadouanes@gmail.com)**





## Quatrième problématique

La lecture de l'ordre du jour mentionne

- 1 - le régime de travail des agents des douanes déployés en opérations coordonnées par l'Agence Frontex
- 2 - les points divers.

Etiez-vous à cours d'encre pour écrire :

- 2 – le régime indemnitaire des agents des douanes déployés en opérations coordonnées par l'Agence Frontex ???

Peut-être qu'une fois de plus vous allez nous expliquer que cela fera l'objet d'un GT ultérieur, que certainement des commissions seront créées pour examiner le sujet mais qu'en tout état de cause, le contexte contraint de notre budget et les dépenses pharamineuses que vous consentez pour nous équiper en matériel performant, ce qui devrait faire notre bonheur et notre fierté, ne permettent malheureusement pas d'envisager une telle éventualité.

Nous en discuterons donc lors du point n°2 de l'ordre du jour si le délai imparti pour ce GT le permet comme de bien entendu.

## Cinquième problématique

*"Rôle du National Officer à l'ICC"*

Aucune mention de son régime de travail prévu à l'ordre du jour !!!

Je vous rappelle *"qu'il doit être joignable H24 et en fonction des évènements qui se produisent il rallie L'ICC H24"*

Il s'agit une fois de plus de travail effectif H24.



**AU VU DE CES PROBLEMATIQUES, LA POSITION DE L'UNSA DOUANES EST LA SUIVANTE :**

Il n'appartient pas aux agents de pallier les fautes commises par les dirigeants passés ou actuels en ce qui concerne les passations de marché, les décisions prises au sujet de matériels nouveaux et onéreux, les déclarations optimistes sur le niveau capacitaire du matériel de l'administration et par conséquent du niveau capacitaire de son personnel qui en est intimement lié.

Un agent est là pour "*se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique*" charge à ce supérieur de lui donner les moyens matériels, temporels et financiers pour accomplir sa mission.

En conséquent, nos exigences en la matière sont :

- Déploiement d'un équipage ou un équipage et demi à votre convenance (2 pilotes + 2 PNT ou 3 pilotes + 3 PNT)
- Déploiement de quatre PNNT (2 B1 + 1 B2 + 1 B1 ou B2 en tant que de besoin)
- 3 déploiements consécutifs de 12 jours (10 jours OPS + 2 jours de transit)
- Cotation au 24/24<sup>ème</sup> pour TOUS
- Un régime de compensation financière de 100€, en sus de la "mission allowance", par jour d'absence à compter du départ de la résidence jusqu'au retour à la résidence.



Je voudrais, pour conclure, relever quelques mots de notre Directeur Général lors de son audition au Sénat le 31 janvier 2018 :

*"Notre parc est opérationnel et nos avions remplissent leurs missions. Une grande partie des pollutions maritimes est détectée grâce à notre dispositif"*

Je ne commenterai pas le côté opérationnel de notre parc, nous sommes suffisamment intègres et dévoués à notre pays pour ne pas étaler sur la place publique l'état de délabrement précoce d'un parc qui a coûté si cher au contribuable.

En ce qui concerne la détection des pollutions maritimes n'oubliez pas que nous perdons cette capacité mi-2018 avec le retrait du service du F406 POLMAR III.

Monsieur le Directeur Général termine sa réponse sur une très belle métaphore :

*"Nos avions sont en quelque sorte nos yeux, ils envoient leurs informations à nos centres qui sont notre cerveau, et qui transmettent les cibles à explorer à nos bateaux qui sont nos jambes".*

Mais Monsieur le Président, Si nos yeux voient, si notre cerveau exploite ces informations et si nos jambes nous portent au cœur de l'action, il faut des bras pour mettre en œuvre ce bel ensemble. Nous sommes ces bras, nous, aviateurs, marins, analystes, coordinateurs.

## **PAS DE BRAS, PAS DE RESULTAT !**

UNSA DOUANES – 6 rue Louise Weiss – Bâtiment Condorcet – Télédéc 322 – 75703 PARIS CEDEX 13

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : [unsadouanes@gmail.com](mailto:unsadouanes@gmail.com)

