



<http://unsa-uppamer.syndicat.min-e2.fr/>

Réunion intersyndicale DAM/OS du 26 juin 2017

Cette réunion s'est tenue le lundi 26 juin 2017 de 14h00 à 18h00 Tour Sequoïa en salle 14A. Elle était présidée par Monsieur Hervé BRULE, Directeur des Affaires Maritimes Adjoint en présence des organisations syndicales représentatives du CT Ministériel.

La fédération UNSA développement durable était représentée par :

- Patrice BEAULIEU- Secrétaire Général du syndicat UNSA-UPPAMer
- Bertrand MAILLARD – Secrétaire Général adjoint du syndicat UNSA-UPPAMer ,en charge de la filière technique maritime.

Nota :Très peu de documents avaient été transmis aux représentants syndicaux avant cette réunion et l'ordre du jour était trop important pour permettre les échanges nécessaires.

1- Point d'information sur la réunion DAM-DRH-DIRM du 4 Mai 2017 relative à l'application des cadrages ARTT des PAM et VRS :

Rapporteur : Rémi MAJECAZE-chef du bureau du contrôle des activités maritimes à la sous direction DAM/AM

La discussion a porté sur les droits et obligations de l'utilisation par les agents d'un reliquat de 64 heures non effectuées par ces derniers au cours de l'année. Il a également été question de la possibilité par les agents des PAM et des VRS d'utiliser le CET qu'ils auraient pu épargner au cours de leur carrière.

Le DAM adjoint a rappelé à de nombreuses reprises qu'une journée de CET était décomptée 7 heures (Cf. durée de travail hebdomadaire de 35 heures).

Vous trouverez en pièce jointe de ce compte rendu une note détaillée faisant suite à la réunion DAM-DRH-DIRM du 4 mai 2017

2-Point d'étape sur les travaux du groupe de réflexion relatif à l'inspection des navires :

Rapporteur : Damien CHEVALLIER -adjoint au sous-directeur de la sécurité maritime

Un groupe de travail (de réflexion) relatif à l'inspection des navires s'est réuni à 3 reprises depuis le mois de novembre 2016.

La DAM souhaite réorganiser le dispositif de la sécurité des navires autour de 4 axes :

- La sécurité
- La Sûreté
- La Prévention de la Pollution
- La certification sociale

Les chiffres suivants concernant l'inspection des navires sont communiqués en séance :

Etat du Pavillon	13909 navires / 10980 visites	85 % de l'activité
-------------------------	-------------------------------	---------------------------

Etat du Port	6000 escales / 1134 inspections	14 % de l'activité
---------------------	---------------------------------	---------------------------

Environnement - SOx	6000 escales / 654 inspections	1 % de l'activité
----------------------------	--------------------------------	--------------------------

Soit 100 000 heures de visites et d'inspections en 2016

Les Effectifs (en 2016):

Total ETP en DIRM : 164 dont
94 de la catégorie A
70 des catégories B et C

+ 8 ETP en Administration centrale (DAM/SM)

+ 69 agents DDTM/ULAM qui ont effectué ne ou plusieurs visites au cours de l'année 2016 soit 0,01 % de l'activité)

Les considérants exposés par la DAM sont les suivants :

- Le Désengagement progressif des agents des ULAM dans le dispositif de la sécurité des navires
- La Diminution des moyens humains au sein du MTES
- La Montée en puissance des contrôles environnementaux :
- SOx (contrôles de la teneur en soufre des combustibles marins
- BWM(certification et contrôle de la convention relative aux eaux de ballast)

En conséquence ,Pour faire face à cette demande,la DAM semble privilégier les solutions suivantes (?) en ce qui concerne les contrôles au titre du Pavillon :

1- Pour les grands navires (Lht >24 mètres): élargir le périmètre de la délégation aux sociétés de classification en tenant compte du type et de la jauge des navires

2- Pour les petits navires (Lht<24 mètres):maintenir les visites de mise en service par les agents des DIRM/CSN et mettre en place un système déclaratif de contrôle des navires sous la responsabilité des armateurs (confiance faite à l'opérateur du navire)avec un régime de ciblage permettant aux services un contrôle de 2ème niveau (avec sanctions éventuelles en cas de manquements).

Les DIRM et les DM outre-mer (c'est à dire l'échelon interrégional) seront chargées de réorganiser les implantations de leurs services en charge de la sécurité maritime dans leur ressort géographique (suppression de compétences territoriales propres fixés par arrêté ministériel) en fonction de l'activité .

En ce qui concerne les agents de catégorie B , ceux-ci seraient affectés aux contrôles de 2ème niveau des navires ciblés.Ils ne seraient pas impactés par cette réforme en ce qui concerne leur

nombre.

La DAM conclue que ce chantier qui s'ouvre relève de la simplification administrative et réglementaire et qu'en aucun cas il s'agit d'un abandon de missions . Cette réforme vise à un meilleur ciblage pour ce qui concerne les contrôles de navires au titre du pavillon.

3- Lancement d'une réflexion sur la gouvernance et l'organisation de la signalisation maritime :

Rapporteur : Vincent DENAMUR , Sous Directeur DAM/Sécurité maritime

Les effectifs sont actuellement de 700 agents dont 280 au sein de l'armement Phares et Balises (APB)

La volonté de la DAM est de déléguer aux DIRM plus de compétences/de décisions en ce qui concerne la politique de balisage et de signalisation maritime.

Une réflexion est menée sur un nouveau modèle économique à trouver :

Celui-ci pourrait consister à faire payer le balisage par les usagers par le biais d'une redevance et à confier cette mission aux autorités portuaires (Régions/Loi Notre).

Une meilleure synergie est également souhaitée entre les DIRM et l'armement Phares et Balises (APB) dont le siège est à Quimper (Bretagne)

4- Point d'information sur les réformes en cours en matière d'administration des gens de mer :

Rapporteur : Yann BECOUARD , Sous Directeur DAM/Gens de mer et Administration maritimes

Le sous-Directeur /rapporteur a présenté un power point et disposait d'un temps d'intervention très court.

Il fait le point sur les différents logiciels permettant la dématérialisation de certains actes dont le logiciel AMPHORE qui modernise la formation professionnelle maritime. A ce titre , il est fait état du nombre d'agents en charge dans les DIRM de la délivrance des titres de formation professionnelle maritime (65 agents).

L'UNSA demande en séance l'attribution d'une NBI pour ces agents compte tenu de la difficulté reconnue pour l'exercice de cette mission.

Le portail « MARIN » est également évoqué car celui-ci facilite les relations entre les marins et l'Administration des gens de mer (6000 marins enregistrés à ce jour).

La mise en place du permis d'Armement au 1^{er} janvier 2018 (compétence du Préfet de département) va bouleverser le travail au sein des DML /services gens de mer. La tâche relative à l'enregistrement des mouvements de marins (DTA) sera supprimée et remplacée par un contrôle de 2^{ème} niveau.

La mise en place de la déclaration sociale nominative (DSN) au 1^{er} janvier 2020 permettra un contrôle a posteriori des armements.

5- Projet d'Arrêté portant organisation et fonctionnement de l'ENSAM :

Voir projet en pièce jointe

Pour la fédération UNSA développement durable
Patrice BEAULIEU

Secrétaire Général du syndicat UNSA-Uppamer

Réunion DIRM DAM DRH du 4 mai 2017 sur les cadrages ARTT des VRS et PAM

1 Sujets communs aux deux segments

Précisions sur les reliquats horaires et l'organisation du travail

Les cadrages prévoient plusieurs catégories de jours et laissent apparaître des jours dont le statut est incertain. Il s'agit en réalité de journées blanches pendant lesquelles l'administration peut organiser des formations ou de réunions par exemple, afin d'utiliser le reliquat horaire. La liste des exemples donnée dans les cadrages n'est pas exhaustive. Le reliquat horaire correspond à un travail qui est dû par les agents. Il peut ainsi correspondre au prolongement de quelques heures d'une mission.

Le document annexé illustre l'alternance des périodes travaillées et non travaillées à bord d'un PAM. Il montre bien comment les périodes de repos hebdomadaires peuvent être déplacées sur le calendrier (application de l'article 17 de la directive, selon lequel lorsque des repos sont réduits ou supprimés, des périodes de repos équivalentes doivent être accordées). On constate que sur l'année, l'agent dispose bien de 52 repos hebdo. Le calendrier fait également apparaître 40 jours non travaillés, qui peuvent être utilisés pour y placer des réunions, des formations, des visites médicales, etc. Ces jours peuvent être permutés avec les périodes de repos. Enfin, ce calendrier comporte 25 jours de congés annuels : si les agents posent leurs congés différemment et génèrent deux jours de fractionnement, ces deux jours de congés supplémentaires s'imputent sur les 40 jours non travaillés.

Modalités de calcul du dispositif CET pour les agents du DCS

Le dispositif du CET n'est pas prévu pour un régime d'équivalence, puisque ce dernier donne lieu à un décompte horaire du travail sur l'année, avec mise en place de coefficients de pondération, alors que le premier a pour unité le jour de travail, indépendamment de sa durée. En outre, le régime de travail des patrouilleurs étant calé sur la durée maximale de travail annuelle, un agent affecté sur un PAM ne devrait pas être en mesure d'épargner des jours, puisque sa durée annuelle de travail est en même temps la durée maximale possible qu'il peut accomplir sur l'année : une épargne signifierait donc que l'agent a travaillé plus de 2256h, ce qui est par construction impossible. Dans ces conditions, un agent qui serait affecté sur un PAM en étant titulaire d'un CET devrait être dans l'impossibilité de consommer des jours tant qu'il relève d'une telle organisation du travail. Le CET ne pourrait donc être consommé qu'à l'occasion d'un changement de poste, sur des fonctions exercées en horaires de bureau.

Toutefois, dans l'hypothèse où un agent disposerait d'un CET et souhaiterait consommer une partie des jours qui y ont été accumulés, et que les nécessités du service ne s'y opposeraient pas, il convient de déterminer une clé de conversion entre le régime embarqué et un régime de travail à horaires de bureau.

Cette clé de répartition est précisée à plusieurs reprises dans le cadrage des PAM, et est constituée du rapport entre le temps de travail annuel (1607) en régime normal, et le temps de travail en équivalence, soit $2256/1607=1,4$, ou encore 1 journée en horaires de bureau équivaut à 10 heures embarquées. Dans ces conditions, 274h embarquées équivalent à 27 jours de CET (comptées chacune pour un équivalent de $7 \times 1,4=10$ h).

Cette démonstration du rapport d'équivalence peut également être faite de la manière suivante :

- en régime non embarqué, un agent travaille 228j/an, soit $228 \times 7=1596$ h. Lorsqu'il pose des jours de CET, chaque journée diminue ses obligations de 7h, soit 35h/semaine ;

- en régime embarqué, un agent travaille 2192h embarquées, auxquelles s'ajoute un reliquat de 64h, ou encore 8 embarquements de 12 jours auxquels s'ajoutent 9 jours de 7h. Soit un total de jours travaillés de 105jours/an. Sur ces 105 jours, 9 sont en horaires de bureau, et 96 en régime embarqué. Ces 96 jours équivalent à $(228-9)=219$ jours, par conséquent 12 jours embarqués équivalent à $12 \times 219/96=27$ jours.

En conclusion, pour pouvoir s'absenter un embarquement complet, il convient de déduire 27 jours du CET de l'agent.

Participation à des JDP

Certains agents ont rencontré des difficultés pour participer à des missions JDP en raison de leurs durées. Lorsque la durée d'un JDP excède la durée habituelle d'une mission embarquée, un agent du DCS peut y participer, sous réserve que le repos compensateur soit rallongé d'autant (avec un éventuel fractionnement).

2 Régime de travail en VRS

Programmation (préavis 15j)

Le préavis a pour objet d'offrir à l'agent des garanties suffisantes pour organiser sa vie personnelle. Le préavis dans le cadrage VRS concerne les dates de la mission. Les modalités pratiques d'organisation de la mission (heures précises de début et de fin, ports d'escales, etc.) n'entrent pas dans ce cadre. Les chefs de service doivent cependant veiller à intégrer les éventuelles contraintes personnelles des agents et en les informant le plus en amont possible de ces modalités.

Précisions sur les modalités d'organisation (35-8-35 et autres)

Sous réserve de ce qui précède (respect du préavis de 15 jours), les modalités d'organisations des missions des VRS sont libres. Ainsi, la mission peut débuter plus tôt ou plus tard que l'horaire de 8h qui est souvent retenu.

Le créneau de 8h prévoyant un travail à bord peut être indifféremment passé pour des opérations de maintenance et d'entretien que pour de courtes missions embarqués.

Le reliquat de jours peut être utilisé avec système d'équivalence pour prolonger une mission. Il est rappelé que les horaires de début et de fin de missions ne sont donnés qu'à titre d'exemple dans les cadrages. Le repos compensateur devra cependant être rallongé d'autant.

Enfin, le recours au travail les week-ends est prévu par les cadrages lorsque les besoins opérationnels le justifient. Le calcul des ISH doit alors l'intégrer.

Janvier							Février							Mars							Avril						
Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di