

Madame la Directrice des Affaires Maritimes

Le SNPAM-CGT a l'honneur de vous faire part de ses observations sur le projet de cadrage V3 des ISNPRPM¹ que vous nous avez adressé.

Remarques de fond globales sur le cadrage ARTT INSPRPM

La CGT déplore que le ministère, DAM et DRH, dans son projet de cadrage national du régime de travail des ISNPRPM, ne traite que d'une partie des sujétions liées aux missions. Ainsi, le régime « astreinte » proposé est lacunaire. En effet, seules les astreintes relatives aux équipes d'évaluation, aux visites de sécurité pavillon dans le cadre d'un événement de mer et celles destinées à assurer le contrôle par l'état du port (MOU²) le WE sont couvertes par le dispositif proposé. De fait, la CGT s'interroge sur les conditions de réalisation et de mise en œuvre des missions relatives aux visites à l'étranger et de celles qui obligerait à déborder du cadre légal.

Dans le projet présenté, apparaît clairement, en creux, la volonté de l'administration de la Mer de traiter dans la précipitation et à minima la question des régimes de travail des ISNPRPM.

L'objectif affiché est la reprise immédiate, coûte que coûte, des missions afin de ne pas subir les foudres d'une condamnation communautaire et ce, quand bien même le dispositif proposé ne couvrirait pas tout le champs des missions actuelles et celles en devenir. En effet, rien n'est prévu pour les missions se déroulant à l'étranger, (audits ISM, visites de sécurité non déléguées, visites ISPS), alors que celles-ci sont en passe d'augmenter pour la délivrance ou le maintien de la certification sociale MPLC 2006 - récemment ratifiée par la France. Peut être est ce à dessein afin de préparer une prochaine étape de délégation au privé ?

Cette démarche, si elle devait être conduite, constituerait un prolongement du renoncement de l'État et une nouvelle concession accordée à Armateurs de France, après la délégation du contrôle des navires de plus de 500 UMS. Elle placerait, de fait, l'usager en situation de co-rédacteur de la réglementation accentuant ainsi les conflits d'intérêts du secteur où contrôleurs et contrôlés servent les mêmes intérêts.

Après tant d'attente pour l'élaboration d'un cadrage national consolidé, il n'est pas acceptable que le document proposé par l'employeur soit partiel et laisse place à toutes les suspicions. La CGT voit, dans les oublis, « *la main invisible* » des intérêts privés qui, lorsqu'ils n'influencent pas le législateur, tiennent le stylo de l'administration centrale. La DAM souhaite traiter l'urgence, « *à la va vite* », pour se conformer aux fourches caudines des indicateurs MOU de la LOLF. Une fois ce point traité, la CGT mesure que les agents n'obtiendront jamais la légalisation de leur régime de travail pour les autres missions. Des décennies d'incurie et de traitement à la marge des personnels civils au sein de cette administration le démontrent, s'il en était besoin.

Le cadrage proposé ne satisfait pas à l'objectif. Ainsi, à titre de rappel des dispositions réglementaires du décret 2000-815, et notamment celles relatives à son Article 6, tout cadrage devant présider à une modification ou l'instauration de conditions de travail particulières doit s'inscrire dans le cadre de la définition de « (...) ***régimes d'obligations de service (qui) sont, pour les personnels en relevant, ceux définis dans les statuts particuliers de leur corps ou dans un texte réglementaire relatif à un ou plusieurs corps, après passage en instance officielle.*** » Ce point englobe toutes les dimensions, toutes les sujétions, toutes les missions.

Ceci est point de blocage ferme pour la CGT.

1 Inspecteur de la Sécurité des Navires et de la Prévention des risques Professionnels Maritimes, soit l'agent (A, B ou C) exerçant des fonctions d'inspection de navires au titre de la réglementation adéquate en vigueur.

2 Memorandum Of Understanding de Paris, ou Paris MOU, soit le système communautaire d'inspections des navires étrangers escalant dans les ports sous juridiction d'un État membre (ou associé) de la Communauté Européenne.

La deuxième observation révèle une clause d'irrégularité juridique portée par ce projet, puisque le décret n°2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales, visé par le projet de cadrage, ne concerne, dans son titre IV, pour les dispositions relatives aux personnels des Affaires Maritimes, uniquement les fonctions associées aux missions de surveillance, de police et d'assistance des personnels embarqués. Les missions de contrôle de la sécurité des navires n'entrent pas dans cette définition. Bien que la DRH travaille à l'intégration des missions de contrôle de la sécurité des navires dans le champ du décret de dérogation aux garanties minimales, contre l'avis de la CGT, celui-ci n'est pas encore « repeigné. » La CGT ne souhaite pas qu'un document cadre, anticipe une mesure qu'elle conteste.

La troisième remarque concerne l'indemnitaire et le statutaire. En effet, les conditions d'exercice des missions, leurs natures ainsi que les sujétions associées sont directement liées à la nature des corps qui en supportent l'exécution. Le contrôle de la sécurité des navires fait appel à des compétences éminemment techniques non reconnues par l'employeur. Un alignement immédiat des régimes indemnitaire des IAM sur les primes d'ingénieur, tel que prévu en octobre 2008 lors de la prise de décision d'application de la PFR aux Inspecteurs des Affaires Maritimes, et l'inscription officielle dans un plan d'intégration du corps d'ingénieur qui inclurait une voie de recrutement et de formation idoine et de haut niveau, placeraient les personnels et leurs représentants dans une configuration intellectuelle plus favorable pour négocier ce cadrage de travail. Une telle démarche enverrait un signal « *fort et clair* » de nature à lever les suspicions nourries par des années de traitement à la marge.

Il est pour le moins stigmatisant que seuls les corps civils de catégorie A de l'administration de la Mer n'obtiennent pas les évolutions légitimes souhaitées par leurs représentants.

Ceci est point de blocage ferme pour la CGT.

Régime d'astreinte : un cadre incertain

En plaçant les contrôles MOU, activité programmée certes à très court terme, sous le régime juridique de l'astreinte de sécurité, l'administration érige le recours à l'astreinte de sécurité en un régime de travail permanent, contrevenant ainsi aux textes réglementaires qui le définissent.

L'imprécision juridique du régime astreinte proposé entretient la confusion entre l'astreinte de sécurité qui n'est applicable qu'aux événements aléatoires (évaluation PREMAR³ ou réquisition du procureur) et l'astreinte d'exploitation, qui n'est applicable qu'aux seuls personnels d'exploitation et techniques B et C. Sous ce régime, les personnels seraient soumis à une incongruité de plus. En effet, au cours d'une intervention qui verrait la constitution d'une commission de visite composée d'un Inspecteur des Affaires Maritimes et d'un Technicien Supérieur du Développement Durable (ex Contrôleur des Affaires Maritimes), le premier serait soumis au régime d'astreinte de sécurité quand le second serait au régime d'astreinte d'exploitation les deux ne répondant pas au même cadre juridique et n'appelant pas la même rémunération;

Le MOU n'étant une activité, ni aléatoire, ni imprévisible, ni relevant d'un événement soudain et inattendu, il ne constitue pas une situation exceptionnelle. Aussi, il ne relève pas, en tout ou partie, du ressort de l'astreinte. Ce principe a d'ailleurs été rappelé par l'instruction ministérielle du 06/01/2011, elle-même prise en application de l'arrêté du 23/02/2010 qui établit et définit l'astreinte sur un plan ministériel Ainsi, dans son paragraphe 9.1 relatif aux « *Cas dans lesquels il est nécessaire de recourir à l'astreinte* » il est statué que :

« L'astreinte est un moyen d'organiser la disponibilité d'agents demeurant à leur domicile ou à proximité en dehors de l'horaire de travail normal pour, en cas d'événement soudain, aléatoire ou imprévisible, intervenir rapidement lorsque les exigences de continuité du service ou des impératifs de sécurité l'imposent.

Elle permet donc de répondre :

- aux demandes urgentes et aux situations exceptionnelles ou de crise ;*
- aux impératifs de la maintenance logistique ou informatique.*

L'astreinte n'est pas en soi un mode d'organisation du travail. Elle n'est pas destinée à encadrer des tâches programmables mais à permettre la disponibilité d'agents pour faciliter l'organisation des interventions nécessaires.

3 Préfet Maritime, autorité administrative dévolue à la coordination de l'action de l'État en Mer, notamment pour tout événement lié à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution de l'environnement marin.

Les cas dans lesquels un système d'astreinte peut être mis en place sont :

- 1° prévention des accidents imminents ou réparation des accidents survenus sur les infrastructures de transports routier, fluvial et maritime et leurs équipements, aux équipements publics et aux matériels ;*
- 2° surveillance ou viabilité des infrastructures de transports routier, fluvial et maritime et aéroportuaire ;*
- 3° gardiennage ou maintenance non programmable des locaux et installations ou matériels administratifs et techniques effectués par les agents y compris ceux logés sur place ;*
- 4° inspection de sécurité des navires ;*
- 5° surveillance et contrôle de l'activité portuaire ;*
- 6° prévention ou intervention en cas d'alerte, de crise ou d'incident, ou à la demande des autorités, dans les domaines concernant la prévention des risques technologiques, naturels et hydrauliques, et du contrôle de la production et du transport de l'énergie ;*
- 7° veille hydro-météorologique fournissant une aide à la décision aux acteurs de la sécurité civile en cas de crise. »*

Ainsi, seules entrent dans ce système spécifique d'astreinte mentionné au point 4°), les inspections de sécurité des navires effectuées sous l'égide du Préfet Maritime au sein d'équipes d'évaluation ainsi que celles du pavillon, rendues nécessaire par un événement de Mer, à condition pour ces dernières, d'être très précisément encadrées.

A ce sujet, les instruments actuellement en vigueur, c'est-à-dire l'article L1621-1 du code des transport et le texte de la MSC 255(84), adopté le 16 mai 2008 par le Comité SM de l'OMI sont extrêmement vagues et de portée très large voire généraliste pour la résolution MSC en matière d'enquête sur les incidents associés.

En résumé, pour la CGT, le MOU le WE ne rentre pas dans la définition d'une demande urgente et d'une situation exceptionnelle de crise ou d'événement aléatoire. L'administration instille sciemment dans le texte de cadrage une confusion entre intervention aléatoire et événement aléatoire en actant que : « *ces interventions sous astreinte répondent à la qualification juridique des interventions aléatoires* ».

Seule la notion d'événement aléatoire est définie juridiquement dans les textes visés par le cadrage.

Le décret n°2000-815 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'État et dans la magistrature dans son article 3 §I définit le repos hebdomadaire comme comprenant en principe le dimanche, ce qui est le cas dans l'administration de la Mer et même le ministère. Le II de l'article 3 établit qu'il ne peut être dérogé aux dispositions du I que par un décret de dérogation aux garanties minimales, décret en Conseil d'État, après avis du CHSCTM, du CTM et du conseil Supérieur de la Fonction Publique - qui détermine les contreparties accordées aux catégories d'agents concernés (II a) - ou lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient et pour une durée limitée (II b). **Le cadrage présenté pour le MOU le WE ne rentre pas, encore, dans ces deux exceptions.** Le repos hebdomadaire ne peut donc changer de jours selon les semaines.

Le cadrage proposé ne tient pas compte de la réalité du terrain pour le travail programmé Pavillon ou MOU commencé en période de travail habituelle mais durant plus longtemps que prévu et débordant hors du cadre du régime hebdomadaire. Si le commencement d'une inspection de navire est connu, il n'est pas possible de savoir, a priori, quand elle va finir.

Ce point n'est pas traité dans ce cadrage, que ce soit pour tous les agents des CSN, ou plus particulièrement pour celui placé en situation d'astreinte. Cette situation de débordement du « cadre » arrive au moins une fois par mois pour les agents des CSN en charge de navires de commerce français basé en France et /ou faisant du MOU. Une inspection commençant le matin peut déborder après 18h30 par exemple. Cette réalité inhérente à la réalisation des missions doit être intégrée dans ce projet. Il en va de même pour le respect de l'amplitude maximale de la journée (11h en horaires variables).

Une modalité de récupération des heures supplémentaires, sur compte à part non écrétable, récupérables dans les trois mois - comme cela est mis en place dans le réglementation des DDI - devrait pouvoir trouver place dans ce cadrage. Cette solution lèverait bien des freins à l'acceptation du dispositif.

Reste la prise en compte et la définition de l'astreinte. Le cadrage proposé fait fi de la condamnation de la France par le Comité européen du droit social, instance émanant du conseil de l'Europe, rendue publique en 2010. En effet, ce jugement établit que le temps d'astreinte **n'est pas un temps de repos**, ce que définit en toute lettre le paragraphe II.1 du cadrage proposé.

Le cadrage proposé ne tient absolument pas compte de toutes les dérives et irrégularités relevées par le rapport du CGEDD sur le respect des garanties minimales dans ses § 3.3 et 7.3 concernant les personnels civils des Affaires Maritimes. En ce sens, il ne répond pas aux critiques formulées et il est à craindre que la question des conditions de travail ne soit pas traitée autrement que par la mise en conformité réglementaire des régimes existants via une intégration au décret de dérogation aux garanties minimales.

Il est pourtant urgent d'appréhender toutes les dimensions des missions. En effet, même si le nombre d'inspections prioritaires « PI » présentées septembre 2012 indique peu de PI non réalisées (donc manquées) en semaines, lors de la réunion du 15/11 il a bien été établi que la DAM voulait que le MOU le WE concerne aussi bien les PI que toutes les PII. Cela augmente d'une façon non évaluée les chiffres concernant une intervention possible. Aucun chiffrage, même approximatif n'a été étudié et présenté aux OS.

Au vu des missions des ISNPRPM, il est également impossible de ne pas ré-examiner d'urgence, et sérieusement cette fois, la question de la pénibilité relative à l'exercice de ces missions pour les personnels, ceci afin de raccrocher le processus ministériel et Fonction Publique (FP) concernant la reconnaissance de la pénibilité associée. La CGT tient à rappeler que les agents des autres missions de l'administration de la Mer concernés par ce dossier pénibilité ne voient pas non plus leur dossier avancer, malgré les nombreuses relances de la CGT lors des instances formelles comme lors d'autres réunions, et ce, depuis pratiquement deux ans.

Les gouvernements récents ont toujours proclamé la vocation maritime de la France en mettant en avant la nécessaire préservation de l'environnement. Pourtant, dans le même temps, les moyens manquent. Les missions opérationnelles de l'administration de la Mer ne tiennent que sur l'extrême bonne volonté des agents, les effectifs ne permettant pas d'y répondre, ainsi, les conditions de travail des agents servent de variable d'ajustement.

Au vu des enjeux de la Sécurité Maritime dans le contexte rappelé ci-dessus, les quelques dizaines d'emplois opérationnels ISN manquant, dans les trois catégories, représentent une « goutte d'eau ». Ces postes, réclamés par la CGT depuis plusieurs années, permettraient d'augmenter significativement l'efficacité des missions de contrôle et faciliteraient l'élaboration d'un cadrage de travail légal respectueux des agents.

Enfin, concernant les critiques que la CGT peut formuler, une et non des moindre, concerne l'absence du volet Hygiène et Sécurité. Aucun élément dans le texte ne traite de la sécurité des agents lors des interventions. Si dans le cadre d'une évaluation PREMAR, l'ISNPRPM d'astreinte est accompagné par du personnel Marine Nationale, dans d'autres conditions il peut être placé en situation de travail isolé. Certains DUP locaux le proscrirent conformément au Code du Travail. En période « normale », la tension peut être importante entre les ISNPRPM et le bord, voire l'armement. De facto, en situation de crise et de travailleur isolé, il peut se présenter un risque accru. En cas d'accident lors d'un PSC⁴, le problème de communication et l'incapacité pour l'équipage étranger à demander des secours aggraverait la situation.

Conclusion

La CGT réaffirme sa position et dénonce la non-conformité de ce texte avec la législation sur l'ARTT ainsi qu'avec l'instruction ministérielle associée du 06/01/2011. Ce texte détourne le sens de l'astreinte de sécurité afin de résoudre les carences de gestion de cette administration, en en faisant supporter le coût une fois de plus par les personnels civils ISNPRPM.

La CGT demande l'intégration immédiate des IAM dans le corps des ITPE qui, tout en affichant leur pleine appartenance au ministère, leur reconnaîtrait enfin leur technicité ainsi que leurs compétences et leur offrirait de réelles perspectives de carrière. Ce traitement à l'égal de tous les autres corps de catégorie A du ministère poserait les bases d'un dialogue constructif permettant de régler ces problèmes de régimes de travail.

4 Port state Control : à savoir l'inspection du navire étranger faisant escale (également appelé MOU), l'ISN habilité à l'exercice de ce type d'inspections étant communément dénommé PSCO, soit « Port State Control Officer ».