Union Nationale des Syndicats Autonomes

UNSA DOUANES

Déclaration liminaire CHSCT du 8 juin 2017

Monsieur le président,

L'état d'urgence devrait être prolongé jusqu'au 1er novembre 2017, les attentats meurtriers se succèdent au sein de l'Europe et avec des moyens de plus en plus rudimentaires, véhicules, couteaux...Au niveau maritime douanier rien n'évolue en la matière, les contrôles cargo sont effectués sans consignes de sécurité particulières alors que les équipages sont, dans la majorité des cas, en provenance de pays sensibles. Lors du dernier attentat à Londres le massacre engendré à l'aide de couteaux notamment et dans des lieux particulièrement vastes laisse présager les risques énormes qu'encourent les agents des douanes dans des espaces restreints: cabines, coursives, sas...

Notre syndicat demande que des mesures soient appliquées le plus rapidement possible afin que ces contrôles soient momentanément suspendus ou soient effectués de concert avec des équipes de la gendarmerie par exemple.

L'Unsa Douane exprime des doutes sur les ondes électromagnétiques émises par les nouvelles antennes V-SAT du programme SIAM, dont les fréquences sont comprises entre 16 et 24 mégahertz, ce qui est relativement conséquent. Si l'on comptabilise aussi les ondes électromagnétiques des autres appareils du bord: radars, cartographie, radios, téléphones, antennes, ordinateurs, éclairage, batteries, groupes électrogènes, tableaux électriques et appareils électriques divers, la somme calculée risque d'être franchement nocive pour les cerveaux des équipages.

Notre syndicat demande que des analyses soient effectuées dans les plus brefs délais par un organisme indépendant afin de lever toute inquiétude concernant la nocivité de ces ondes sur l'organisme et prévoir une protection maximale des agents.

Le CHSCT demeure au sein de notre direction le seul lieu d'échange entre les cadres et la base. Depuis de très nombreux mois, il n'existe plus de réunions de secteur ou de réunions invitant les chefs d'unité et adjoints et chefs mécaniciens à s'exprimer, les échanges s'effectuent par mail et souvent ceux ci sont mal interprétés surtout lorsqu'il s'agit de réclamations.

Afin d'éviter tout malentendu donnant lieu à tensions, rumeurs et réponses stériles nous demandons que ces réunions soient remises à l'ordre du jours afin que les intervenants puissent s'expliquer de vive voie entre supérieurs et subalternes.

Par ailleurs notre syndicat s'inquiète sur une pénurie de chefs mécaniciens et seconds, confirmés par diplôme bien sur, mais aussi par de nombreuses années d'expérience nécessaires au bon fonctionnement du service machine, notamment sur les nouvelles vedettes qui demandent des connaissances et une expérience encore plus accrues.
Ces dernières années et celles à venir, plusieurs chefs mécaniciens ont quitté ou vont quitter la fonction, suite, dans le cas le plus général, à des départs à la retraite.
l'Unsa pense que l'administration n'a pas assez anticipé ce manque de personnel pour assurer dans la continuité un fonctionnement optimum des futurs moyens.
Par ailleurs la spécialité d'électrotechnicien n'est pratiquement plus représentée alors que les nouvelles vedettes sont équipées d'un important matériel informatique et électronique.
La fonction de plongeur est de plus en plus rare à bord des vedettes, sans doutes à cause d'équipages de plus en plus vieillissants et le manque d'attractivité pour cette spécialité alors que nous constatons toujours plus de cordages et autres filets pris dans les hélices et lignes d'arbres de nos bateaux.

L'unsa demande à l'administration de se pencher rapidement sur ce problème de déficit dans certaines spécialités ou fonctions faute de voire ses moyens de plus en plus souvent indisponibles.

Nous réclamons de nouveau pour les BGC un deuxième second et un deuxième adjoint mécanicien afin de réduire les heures du personnel d'encadrement qui à l'inverse des autres agents sont exponentielles et difficiles à récupérer.

Enfin concernant la visite médicale annuelle auprès du médecin des gens de mer, celui-ci émet donc un avis en cas d'inaptitude et c'est l'administration des douanes qui tranche en dernier lieu mais sous forme de quel procédé : par médecin assermenté, par commission de réforme, par le biais du médecin de prévention ?

Nous sollicitons l'administration d'être plus claire sur ce sujet et de nous signaler les moyens de recours des agents concernés par une procédure d'inaptitude à la mer ou à la fonction de spécialiste.

La délégation Unsa-Douanes