

AVENANT relatif aux REGLES D'EMPLOI P.N.

Définitions

1. « Activité mixte »

Il ne pourra ni être programmé, ni être réalisé de double activité (sol + vol ou vol + sol) sur un même TSV/TDT à l'exception des mises en place associées à une activité sol ou vol, des visites médicales du travail si elles précèdent l'activité vol et des visualisations.

Des vols non commerciaux pourront être associés à une activité sol avec accord du PN et sous réserve de respecter l'intégralité des accords en vigueur.

Cependant, pour les cadres et sous réserve de respecter l'intégralité des limitations des accords en vigueur notamment pour l'identification précise du début du temps de travail, une double activité pourra être programmée.

2. « Temps de trajet »

Temps nécessaire à un membre d'équipage pour se rendre de son domicile à l'aéroport de sa base d'affectation où il doit se présenter pour débiter un service, et vice versa. Le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

Le CHSCT validera avant chaque saison programme les conditions de transfert (durée, moyens de transport etc.) et vérifiera que les durées de transfert ne seront pas supérieures à 30 minutes par transfert. Cette durée ne pourra être dépassée que sur accord des organisations professionnelles en commission hébergement/rotation.

Le prestataire ou le moyen (hors train et avion), dans le cas des transferts et MEP, doit être réservé spécifiquement à l'équipage, sauf dispositions particulières décidées en commission hébergement/rotation.

De plus, autour des repos réduits, le transfert doit être passif et réservé spécifiquement à l'équipage.

3. « Pause »

Période exempte de tout service décompté en temps de service vol, étant inférieure à un temps de repos normal et pour laquelle le PN dispose d'un endroit approprié ou d'une chambre d'hôtel. La durée de la pause compte intégralement pour le calcul des limitations de TDT.

4. « Temps de vol »

Le temps écoulé entre le moment où l'avion se déplace de son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise sur la position de stationnement désignée et que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

5. « Phase basse du rythme circadien (WOCL) »

La phase basse du rythme circadien est la période comprise entre 2h00 et 5h59. Dans une bande de trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation. Au-delà de ces trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation pour les 48 premières heures qui suivent la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation, puis l'heure locale par la suite.

6. « Nuit locale »

Une période de 8 heures comprise entre 22h00 et 8h00, heure locale.

I – Temps de Travail (TDT)

(annule et remplace le § III –6 de l'Accord RTT de 2002)

I – 1. Début et fin du TDT (TSV)

Début TDT (TSV)		Fin TDT (TSV)	
Vols en fonction	MEP	Vols en fonction	MEP
H bloc - 60 mn	H bloc - 30 mn	H bloc + 30 mn	H bloc + 15 mn

A l'exception de la mise en place entre CDG et ORLY qui est forfaitairement fixée à un équivalent temps de service de vol ou TDT de 2 heures à compter du bloc arrivée, dès lors que l'aéroport parisien de prise de service (TSV ou TDT) n'est pas le même que celui de fin de service.

I – 2. Limitation de TDT et de TSV

I – 2.1. TDT (TSV) quotidien maximum après repos normal :

Etapes en fonction	TSV/TDT	TSV/TDT prolongé (*)	
1	13h00	13h00	Toutes ces limitations sont minorées du WOCL
2	13h00	13h00	
3	13h00	13h00	
4	12h30	13h00 (interdit si WOCL>2h)	
5	12h00	13h00 (interdit si WOCL>0)	
6	11h30	NA	

(*) Conditions d'utilisation des prolongations de TDT / TSV :

- Lorsqu'un TSV empiète sur la phase basse du rythme circadien jusqu'à 2 heures, les prolongations sont limitées à 4 étapes.
- Lorsqu'un TSV empiète sur la phase basse du rythme circadien de plus de 2 heures, les prolongations sont limitées à 2 étapes et le TSV/TDT est limité à 12H30.
- Lorsqu'il est prévu que le TSV fasse l'objet d'une prolongation, le repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures ou le repos postérieur au vol seul est augmenté de quatre heures. Lorsque les prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, le repos avant le vol et le repos après le vol entre les deux opérations sont pris à la suite mais non recouvrables.
- Lorsqu'un TSV faisant l'objet d'une prolongation commence au cours de la période comprise entre 22h00 et 4h59, l'exploitant le limite à 11 heures 45 minutes.
- Le nombre maximum de prolongations est de deux dans toute période de sept jours consécutifs.

Dans le seul but d'assurer une mise en place passive en fin de service, les limitations pourront être prolongées jusqu'à un maximum de 13H00 TSV/TDT. Dans ce cas les limitations du tableau ci-dessus devront être vérifiées pour l'activité vol limitée aux seules étapes en fonction. Si le service de vol se terminant par une MEP comporte 4 ou 5 étapes en fonction et si le TSV/TDT excède 12H30 (4 étapes) ou 12H00 (5 étapes), le repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures ou le repos postérieur au vol seul est augmenté de quatre heures.

I – 2.2. TDT (TSV) quotidien maximum après repos réduit :

Le TSV/TDT quotidien ne peut pas être supérieur à la plus petite des 3 valeurs suivantes :

- 20h diminuées de la valeur du TSV précédant le repos réduit.
- 10h15.
- La valeur du repos réduit augmenté de 3 heures et diminuée du WOCL
soit $TSV \leq RR + 3 - WOCL$.

Cependant, pour la seule programmation d'une mise en place passive retour base, ce TSV pourra être augmenté de 02h45 (la somme des TSV entourant le repos réduit restant limitée à 20h).

I – 2-3 Autres limitations :

La planification doit respecter les limitations de travail et de TSV suivants :

50 heures par période de 7 jours glissants
52 heures par période de 7 jours glissants dans le cadre d'une séquence 4 JA/1 JI/2 JA ceci dans la limite de 6 fois par an et avec une seule séquence mensuelle
180 heures par 30 jours glissants
1720 heures par année civile, la durée normale du travail étant fixée à 1600 heures cette dernière valeur est calculée au prorata du temps de présence du PN au sein de l'entreprise

NB : la diminution de 50 heures de TDT par période de 7 jours glissants est un paramètre destiné à supprimer la succession de trois rotations lourdes par période de 7 jours. La commission de suivi vérifiera que ce but est bien atteint.

II – Etapes

(annule et remplace le § III-7 de l'accord RTT de 2002 et le § I-7 du protocole d'accord du 18 janvier 2006)

Le nombre maximum d'étapes en fonction autorisé doit respecter les règles suivantes :

Période horaire	Horaire de début de TDT (TSV)	Etapes après RN	Etapes après RR	Etapes cumulées avant et après RR
Matin	05h00 - 05h59	5	3	8
Jour	06h00 - 14h59	5	3	8
Soir	15h00 - 17h59	4	SO	SO
Nuit	18h00 - 04h59	3	SO	SO

Pour le PNT, le nombre d'étapes après repos normal figurant au tableau ci-dessus pourra être augmenté d'1 étape supplémentaire pour raison technique.
Dans cette hypothèse, un repos de 18 heures sera donné avant le début d'un nouveau service de vol.

Aucune activité programmée finissant sur la base d'affectation avant 6H30 (TSV/TDT) ne pourra être suivie dans le même jour civil d'une activité vol.

Une activité finissant, suite à une irrégularité, après 00h30 (TSV/TDT) sur la base d'affectation, ne pourra être suivie le même jour d'une activité vol. Cette exception à la règle du paragraphe III-6 de l'accord ARTT ne s'applique qu'aux vols commerciaux en fonction.

III – Repos

III – 1. Repos Normal

(annule et remplace le § III –8.1 de l'accord RTT de 2002)

Le repos normal ne peut être inférieur à :

- Sur la base d'affectation : 12H00 de la fin du TSV au début du TSV suivant (ou TDT à TDT).
- En escale : après une activité vol 11h30 de la fin du TSV au début du TSV suivant (ou TDT à TDT), après une activité sol 11h00 de TDT à TDT.
- Si MEP en fin de TSV et début de TSV suivant : 12h30.

Dans tous les cas le repos normal ne peut être inférieur à la durée du TSV/TDT précédent.

Ce repos doit inclure 5 heures consécutives dans la période 23h00 / 06h00.

III – 2. Repos Réduits

Pour le calcul des limitations et rémunérations, le TSV pris en compte sera systématiquement de 30 minutes (15 minutes si MEP) pour la fin du service de vol précédant le repos réduit, et de 1 heure (30 minutes si MEP) pour le début du service de vol suivant le repos réduit (voir tableau I.1) et ceci indépendamment des réductions effectuées en réalisation.

III – 2.1. Conditions de programmation des Repos Réduits (annule et remplace le § III – 8-2 de l'Accord RTT de 2002)

Tout repos inférieur au repos normal est un repos réduit.

Le repos ne peut être réduit lorsque :

- Le repos est pris à la base d'affectation, sauf dans le cadre de la réserve.
- Le TSV qui lui succède débute avant 05h00 locales.
- Une activité sol le précède ou lui succède.

La durée du repos réduit ne peut être inférieure à 7h30 de la fin du TSV au début du TSV suivant, majorée de deux fois la différence entre le temps de trajet aéroport-hôtel (Tt) et 15 minutes, soit $RR \geq 7h30 + 2 \times (Tt - 15)$.

Une collation complétée par un droit au repas (DR ou DRE) doit être fournie à l'équipage pour tout TSV empiétant sur la période 19h00 – 20h30.

Le repos suivant le repos réduit est d'une durée de 20 heures (TSV à TSV).

En cas de réengagement sur un jour déclenchable ou de disponibilité Compagnie, ce repos pourra être ramené à 18 heures bloc. A chaque fois que ce repos est inférieur à 20 heures (TSV) le PN se verra crédité un repos de 6 heures, incrémentant le compteur de repos compensateur (RC).

Il ne peut être planifié plus de 3 repos réduits entre deux RH. Il ne peut pas être planifié plus de 2 repos réduits de moins de 10 heures (10h ou TSV précédent s'il est supérieur à 10h), entre deux périodes de 36 heures incluant deux nuits locales chacune.

Pour tout repos réduit programmé de 10 heures et plus, la compagnie fera en sorte que les PN puissent dormir 8 heures en tenant compte des déplacements et autres besoins physiologiques.

Tout repos inférieur à 10 heures ou au TSV précédent s'il est supérieur à 10 heures donne droit à un crédit de repos d'une heure incrémentant le compteur de repos compensateur (RC).

III – 2.2. Dispositions logistiques

La compagnie mettra en œuvre les dispositions logistiques suivantes :

- Connaissance de la composition de l'équipage et des caractéristiques de l'avion avant le début de la rotation avec actualisation à l'arrivée du dernier vol précédant le repos réduit.
- Présence de l'assistance au départ et à l'arrivée avec branchement du groupe de parc.
- Pastillage et présence assurés par des tiers habilités pendant le temps de ménage.
- Présence du transport équipage au plus tard 15mn après le bloc arrivée programmé ou recalé.
- Allègement des tâches PNC sur tous les vols comme indiqué en annexe I.
- Mise à disposition au plus tard à l'arrivée à l'avion des documents nécessaires à la préparation du vol (notam, dossier météo et particularités passagers).
- Possibilité de repas chaud sur le lieu d'hébergement. Quand l'hôtel n'est pas en mesure de fournir cette prestation, un repas froid pourra être commandé par l'équipage jusqu'à 20 heures locales.
- Le transfert est passif et réservé spécifiquement à l'équipage.

III – 2.3. Règles de réalisation en Repos Réduit (annule et remplace le § IV – 3 de l'Accord RTT de 2002)

Dans le cadre d'un repos inférieur à un repos normal, le temps de présence minimum à l'hôtel ne pourra être inférieur à 7h00.

Afin d'assurer la ponctualité de l'exploitation, les règles suivantes s'appliquent, en accord avec le CCO, dans tous les cas où le dernier vol du service précédant le repos réduit subit un retard tel que l'application des repos prévue au paragraphe III-2.1 du présent texte serait incompatible avec le départ à l'heure du premier vol du service suivant le repos réduit.

a) Le TSV précédant le repos réduit se terminera 15 minutes après l'heure bloc arrivée.

Dès lors que le respect de la ponctualité amène à faire usage de la disposition prévue au point a) du présent paragraphe, le repos suivant ce repos réduit sera majoré de 2 heures sauf si le service de vol consécutif au repos ne comporte qu'une seule étape en fonction.

b) Au cas où la disposition III-2.3 a) ci-dessus serait insuffisante pour assurer le départ à l'heure du premier vol du service suivant le repos réduit, le Commandant de bord peut, après acceptation de son équipage, fixer l'heure de départ bloc du premier vol du service suivant le repos réduit 45 minutes après le début du service de vol.

Dès lors que le CDB met en œuvre les dispositions du point b) du présent paragraphe, les membres d'équipage seront crédités de deux heures additionnelles incrémentant le compteur de repos compensateur (RC).

S'il est nécessaire pour respecter ces dispositions de modifier l'horaire de départ du premier vol du service suivant le repos réduit, le commandant de bord en informera le CCO dès la fin du service précédant le repos réduit.

Le non-respect du repos normal minimal en réalisation suite à un aléa d'exploitation transformera ce repos normal en repos réduit.

La transformation d'un repos normal en repos réduit suite à un aléa d'exploitation créditera le PN de 6 heures de repos, incrémentant le compteur de repos compensateur (RC).

Rappel : Pour le calcul des limitations et rémunérations, le TSV pris en compte sera systématiquement de 30 minutes (15 minutes si MEP) pour la fin du service de vol précédant le repos réduit, et de 1 heure (30 minutes si MEP) pour le début du service de vol suivant le repos réduit (voir tableau I.1) et ceci indépendamment des réductions effectuées en réalisation.

NB : Un bilan de l'efficacité de ce dispositif sera établi à la fin de la saison IATA hiver 2008/2009. Si celui-ci se révèle insuffisant au regard des objectifs de ponctualité, les parties s'engagent à négocier des aménagements dans le respect des contraintes économiques.

IV – Marges Commandant de Bord (annule et remplace § IV – 5 de l'Accord RTT de 2002)

Elles ne sont applicables qu'en réalisation, sur un service de vol engagé. Son utilisation relève exclusivement de la décision du CDB après consultation de son équipage (en cas de divergence sur les calculs de TSV et TDT, celle-ci sera consignée sur la main courante du CCO). Cette marge CDB correspond à une augmentation maximum de 2 heures de TSV/TDT et/ou une étape supplémentaire sous réserve du respect des limitations d'étapes du tableau du paragraphe III du présent avenant.

Si l'utilisation de la marge du CDB venait à transformer le repos normal suivant ce TSV en repos réduit, toutes les dispositions relatives au repos réduit seraient appliquées.

Si, au cours de l'étape finale d'un TSV, des circonstances imprévues survenaient après le décollage, entraînant un dépassement de la prolongation autorisée, le vol pourrait être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou vers un aéroport de dégivrage.

Dans des circonstances particulières pouvant occasionner une fatigue sévère, et après consultation des membres de l'équipage concernés, le commandant de bord réduit le temps de service de vol effectif et/ou augmente le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

Le CDB qui utilise sa marge en prévient le CCO dans les meilleurs délais.

L'exploitant s'assure que:

- le commandant de bord fait rapport à l'exploitant chaque fois qu'un TSV est prolongé à sa discrétion ou qu'un temps de repos est effectivement réduit, et
- lorsque la prolongation d'un TSV ou la réduction d'un temps de repos est supérieure à une heure, une copie du rapport dans lequel l'exploitant doit inclure ses observations, est adressée à l'autorité au plus tard 28 jours après l'événement.

V - Temps de service de vol prolongé (service fractionné)

(annule et remplace § I – 3 de l'Accord du 18 janvier 2006)

Un service de vol contenant une pause (service fractionné) peut être prolongé dans les conditions suivantes :

- la pause est d'une durée de 6 heures cale à cale minimum.
- La pause cale à cale doit intégralement appartenir à la période 08h - 18h.
- Le temps de service de vol (et le TDT) incluant la pause (la pause comptant intégralement dans le temps de service de vol) peut dépasser le TSV (TDT) quotidien maximum de la moitié de la durée de la pause minorée de 30 minutes. Le nombre d'étapes de ce service de vol est au maximum de 4, toutes les autres limitations étant conservées en l'état.
- Le PN dispose d'une chambre d'hôtel conforme aux critères retenus dans le présent accord d'entreprise.
- Le repos précédent n'est pas un repos réduit.
- Le repos suivant un service de vol fractionné peut être réduit sous réserve de respecter la séquence suivante : un service de vol fractionné avec une étape avant la pause, deux étapes après la pause, un repos réduit suivi d'un service de vol limité à une étape.

Deux séquences de ce type sont obligatoirement séparées de sept jours.
Ces règles devront également être vérifiées en réalisation.

Pour un service de vol fractionné ainsi prolongé (dépassant une des limitations du tableau I-2.1.) contenant une pause de 6h ou plus, la valeur de l'AJR est portée à 5 UHV à moins que l'activité effectuée par le PN soit supérieure.

VI – Jours de disponibilité Compagnie PNC

(annule et remplace § III – 3 - 10 de l'Accord RTT de 2002)

La disponibilité compagnie PNC a pour objet de faire face aux aléas d'exploitation.

Chaque jour de disponibilité Compagnie débute à 02H00 et se termine à 22 H00 locales.

Le PNC dans cette situation doit pouvoir se rendre en uniforme à l'aéroport afin d'assurer une activité aérienne, soit sur sa base d'affectation, soit en tout autre lieu sous réserve d'en avoir reçu l'accord du service de régulation PN, 2H30 au plus tard après un contact téléphonique de la Compagnie.

Deux programmations de JS sont possibles :

- a) En week-end : La programmation pour un même PNC s'effectuera sous la forme d'une succession de 3 JS suivant la configuration : vendredi, samedi, dimanche, suivi d'un JD le lundi.

Chaque programmation de ce type sera rémunérée à hauteur d'une AJR par jour ou de l'activité de vol réalisée si celle-ci est plus favorable.

Pour le PNC, il ne pourra être programmé aucun JD le Week-end, tant que le nombre maximum de 8 disponibilités Compagnie de week-end n'aura pas été atteint par année IATA. Cette possibilité de programmation de JD se fera en respectant la limite mensuelle.

Un bilan semestriel du nombre de disponibilités compagnies réalisées en week-end par PNC sera remis aux OS signataires.

NB : Pendant la période transitoire (passage de l'année civile à l'année IATA), le nombre maximum de 8 disponibilités Compagnie de week-end sera vérifié pour l'année civile 2008 et pour l'année IATA 2008 / 2009.

- b) JS : La compagnie pourra programmer des jours de disponibilité isolés sur les jours de la semaine lundi, mardi, mercredi, jeudi. Chaque JS ainsi programmé sera rémunéré soit d'une AJR minimum pour chaque journée non déclenchée soit de l'activité de vol réalisée si celle-ci est plus favorable.

VII – Utilisation des Repos compensateurs

Dès lors que le cumul du compteur RC atteint 24 heures, il donnera lieu à une journée de repos compensateur.

Lorsqu'il est dû, le jour de repos compensateur sera programmé sur demande du PN dans les trois prochains plannings à paraître. Ce jour peut faire l'objet d'un desiderata de la part du PN. Il sera sur sa demande accolé à un repos quelconque.

La prise de ce jour de repos entraîne la décrémentation du nombre de jours d'activité annuelle pour l'année IATA concernée.

En fin d'année IATA, les PN n'ayant pas acquis 24 heures de RC pourront s'il le souhaitent solder leur compteur par un complément de rémunération à hauteur d'un vingt-quatrième de SMMG/30 par heure portée au crédit de leur compteur. Dans le cas contraire, la valeur de ce compteur de RC sera reportée sur l'année suivante.

Chaque PN sera informé mensuellement de son compteur RC.

VIII - Moyens de communication entre le CDB et la Compagnie

Les parties signataires s'engagent à rechercher un moyen de communication facilitant le contact entreprise/CDB.

IX – Date d'application

Les dispositions du présent texte entrent en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2008.

Fait à Morlaix, le 22 août 2008

Pour la Direction : A HUBERDEAU

Directeur Général Délégué

Pour les Organisations Syndicales :

Pour le SNPL J. SMYKOWSKI / <i>Délégué Syndical</i>	Pour le SPAC E. GALVAGNO / <i>Délégué Syndical</i>	Pour l'UFPL / CFTC P. LIMET / <i>Délégué Syndical</i>
Pour le SNTA/CFDT J. DAHAN / <i>Délégué Syndical</i>	Pour FO E. CHALARD / <i>Délégué Syndical</i>	Pour l'UGICT/ CGT F. MORATA / <i>Délégué Syndical</i>
Pour le SYNAF/CFTC G. DUBOIS / <i>Délégué Syndical</i>	Pour l'UNSA PNC BRIT AIR PY GOARANT / <i>Délégué syndical</i>	Pour le SNPNC L. SAUDRAIS / <i>Déleguée Syndicale</i>
Pour l'UNAC / CFE CGC C. CHALIGNE / <i>Délégué Syndical</i>	Pour la CGT F. REQUENA / <i>Délégué Syndical</i>	Pour la CFE-CGC-FNEMA B. LACHIVER / <i>Délégué Syndical</i>