

ACCORD CADRE D'AMENAGEMENT ET DE REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL DES PERSONNELS NAVIGANTS PROFESSIONNELS DE TRANSPORT AERIEN

PREAMBULE

La loi d'orientation et d'incitation relative à l'aménagement et à la réduction du temps de travail du 13 juin 1998 et la loi relative à la réduction négociée du temps de travail du 19 janvier 2000 ont pour objectif la pérennisation, la création d'emplois et la réduction du chômage en favorisant un processus de réduction du temps de travail.

Elles fixent la durée du travail effectif à 35 h par semaine à compter du 1^{er} janvier 2000 pour les entreprises dont l'effectif est de plus de 20 salariés, à compter du 1^{er} janvier 2002 pour les autres entreprises.

Ces lois incitent les partenaires sociaux par la voie de la négociation à définir les modalités de réduction de la durée du travail, adaptées à la situation de la branche et des entreprises.

Le transport aérien est un secteur de services ouvert à la concurrence mondiale ; aussi le maintien et le développement des emplois de la branche repose sur le dynamisme des entreprises françaises et notamment sur leur capacité à gagner des parts de marché en soutenant une croissance déterminante pour l'emploi.

L'application au personnel navigant de ces textes de loi nécessite que des dispositions conventionnelles spécifiques définissent et précisent les modalités de décompte de la durée du travail des navigants ainsi que les modalités d'organisation du travail et des prises de repos.

En conséquence, le dispositif que ces lois instituent n'est pas directement applicable au régime réglementé par le Code de l'Aviation Civile pour le personnel navigant,

Considérant les difficultés à déterminer de façon paritaire, compte tenu de la diversité des réseaux, des modes d'organisation et de la nature des activités des entreprises de la branche, une notion de temps de travail effectif pour le personnel navigant,

Considérant que les parties n'ont pas souhaité s'écarter des principes du décret du 29 Octobre 1997, établissant une correspondance entre la durée légale du travail telle que définie à l'article L212-1 du Code du Travail et l'activité des navigants exprimée en heures de vol,

Considérant la volonté exprimée par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement dans son courrier du 13 Octobre 1999 que les parties débouchent sur un accord collectif de nature à permettre la transcription dans le Code de l'Aviation Civile des modifications résultant de l'aménagement et de la réduction du temps de travail des navigants,

Considérant que le conciliateur nommé par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a rappelé que la négociation sociale de branche et d'entreprise est la voie privilégiée qui permet d'adapter la loi du 13 Juin 1998 à la diversité des situations et de construire l'équilibre des

intérêts ; qu'à cet égard et dans l'esprit même de la loi, il a proposé aux partenaires sociaux un cadre, une méthode, et des pistes de solution sous réserve d'expertise économique,

les Organisations Syndicales d'employeurs et de salariés signataires ont décidé de définir conventionnellement des modalités d'aménagement et de réduction du temps de travail des navigants, répondant à la fois aux attentes des personnels et s'efforçant de préserver les équilibres économiques des entreprises de la branche.

Les parties signataires ont décidé d'accompagner les modalités d'aménagement et de réduction du temps de travail par des dispositions relatives aux limitations et au seuil de déclenchement des heures supplémentaires ; elles considèrent que la mise en œuvre effective de la réduction du temps de travail s'effectue au travers de l'attribution de repos supplémentaires, et conviennent que les dispositions figurant dans le présent accord répondent notamment à l'ensemble des dispositions législatives et de leurs effets, concernant l'aménagement et la réduction du temps de travail, et correspondent à la durée du travail retenue à l'article 19-I de la loi du 19 janvier 2000 pour bénéficier des allègements de cotisations sociales.

Les parties invitent les entreprises à négocier les modalités d'aménagement et de réduction du temps de travail adaptées à leur exploitation dans le cadre du présent accord.

ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions du présent accord sont applicables aux entreprises répondant aux critères de l'article D422-3 du Code de l'Aviation Civile.

Les activités exclues feront l'objet d'une négociation entre les parties concernées. A défaut, les parties signataires du présent accord s'efforceront d'élaborer des préconisations en vue d'une modification des dispositions du Code de l'Aviation Civile qui seront adressées conjointement au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

D'accord parties, certaines dispositions du présent accord sont dérogoratoires aux dispositions du décret du 29 Octobre 1997.

ARTICLE 2 : DEFINITIONS

Les définitions ci-après s'entendent en heures et en périodes programmées.

Temps de vol :

On appelle temps de vol, le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. N'est pas considérée comme temps d'arrêt la durée des temps de vol effectués comme passager lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.

Période de vol :

On appelle période de vol, la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt successifs conformes aux dispositions des articles D422-2 et D422-5 du décret du 29 Octobre 1997.

Handwritten signature and initials:
 Jc Jc FA!

Temps d'arrêt

On appelle temps d'arrêt, le temps décompté depuis le moment où l'aéronef s'immobilise à la fin de la dernière étape jusqu'au moment où l'aéronef commence à se déplacer pour effectuer la première étape d'une nouvelle période de vol.

Long parcours :

On entend par long parcours, le voyage aérien qui éloigne un membre d'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles marin de sa base d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cent milles marin.

Arrêt nocturne normal :

On entend par arrêt nocturne normal, toute période de neuf heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures du matin locales de l'escale considérée.

Jours d'inactivité :

On entend par jour d'inactivité, une période de repos attribuée à la base d'affectation (pouvant inclure tout ou partie d'un temps d'arrêt visé à l'article D422-5) sur laquelle aucune activité, ni congé n'est réalisé. Ce jour est libre de toute activité ou assujettissement à l'entreprise. Le jour d'inactivité s'entend en jour civil de 0h00 à 23h59 en heure locale. Pour tenir compte de particularités d'exploitation, une définition différente pourra être retenue par accord d'entreprise ou d'établissement, autorisé au titre de l'article D 422-6 dans sa rédaction issue du décret du 29 octobre 1997.

Mois (semestre) civil complet d'activité :

On entend par mois (semestre) civil complet d'activité un mois (semestre) civil sans congés ni suspension du contrat de travail.

ARTICLE 3 : LIMITATIONS

Les limites et périodicités suivantes se substituent à celles de l'article D422-4 dans sa rédaction issue du décret du 29 Octobre 1997.

La durée de vol effectuée ne doit pas dépasser :

- sur un mois civil, la valeur de temps de vol donnée par :
n étant le nombre d'étapes en fonction du personnel navigant au cours du mois civil,
si n est inférieur ou égal à 20 étapes : 90 heures,
si n est supérieur à 20 étapes : $90 \text{ h} - [(n - 20) \times 1/6]$ avec un plancher de 85 heures.

Quatre mois par an, et de façon non consécutive, la limitation mensuelle résultant des dispositions ci-dessus peut être majorée d'une valeur maximale de 5 heures, avec un plancher de 85 heures.

Du 16 d'un mois civil au 15 du mois suivant, une limitation à 95 heures est respectée.

- sur trois mois civils consécutifs, la valeur de 265 heures de vol,
- sur l'année civile, la valeur de temps de vol donnée par :
N étant le nombre d'étapes en fonction du personnel navigant au cours de l'année civile,
si N est inférieur ou égal à 200 étapes : 900 heures
si N est supérieur à 200 étapes : $900 \text{ h} - [(N - 200) \times 1/6]$ avec un plancher de 850 heures.

J.P. J.C. J.E. J.F. J.M.

ARTICLE 4 : SEUIL DE DECLENCHEMENT DES HEURES SUPPLEMENTAIRES

Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque mois civil. Elles sont considérées comme heures supplémentaires au delà de :

- 75 heures si n est inférieur à 20 étapes
- $75 - [(n-20) \times 1/6]$ heures avec un plancher de 67 heures, si n est supérieur à 20 étapes, n étant le nombre d'étapes en fonction du personnel navigant au cours du mois civil, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage.

Elles donnent lieu à une majoration de 25% portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

Pour l'abattement du seuil dans le cadre du mois civil, des modalités de prise en compte des situations d'activité non aérienne seront définies au sein des entreprises.

En outre, les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque année civile. Elles sont considérées, à partir de la 741ème heure, comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, et rémunérées dans les conditions de l'alinéa précédent si elles n'ont pas déjà donné lieu à majoration.

ARTICLE 5 : REPOS

Deux systèmes différents existent à l'heure actuelle au sein des entreprises :

- le premier, conforme à la logique présente du décret du 29 Octobre 1997, consiste à attribuer des repos périodiques indépendamment des temps d'arrêt suivant les périodes de vol,
- le second, résultant de négociations d'entreprise, est fondé sur l'attribution de jours d'inactivité confondant les temps d'arrêt suivant les périodes de vol et les repos périodiques ; ce type de régime de travail est dérogoire aux dispositions du décret du 29 Octobre 1997.

C'est pourquoi, les modalités d'aménagement et de réduction du temps de travail au travers des repos, devront s'organiser au sein de chaque entreprise selon l'un ou l'autre des dispositifs suivants (cette organisation devra prévoir notamment les modalités de proratisation des repos) :

JPL
JR 50 dec FRI

5.1. DECOMPTE EN REPOS PERIODIQUES :

Les dispositions suivantes s'appuient sur les dispositions de l'article D422-2 dans sa rédaction issue du décret du 29 Octobre 1997.

5.1.1. Petits et moyens parcours :

En complément des dispositions de l'article D422-2 dans sa rédaction issue du décret du 29 Octobre 1997, le personnel affecté aux petits et moyens parcours bénéficie à sa base d'affectation, indépendamment des temps d'arrêt qui suivent obligatoirement les périodes de vol définis par l'article D422-5 :

de 408 heures de repos périodique supplémentaire par semestre civil complet d'activité.

A défaut d'accord d'entreprise ou d'établissement, ce repos périodique supplémentaire est réparti de la façon suivante :

- un minimum de 48 heures de repos périodique est attribué par mois civil complet d'activité, porté à 60 heures deux fois par semestre, accolé au repos périodique visé à l'article D422-2 ou à toute période de congé, par tranches minimales de 12 heures consécutives ; ce repos périodique supplémentaire ou l'une de ses fractions peut déborder tant sur la semaine précédente ou suivante, que sur le mois précédent ou suivant.
- le solde est attribué dans le cadre du semestre ; il peut être accolé :
 - au repos périodique visé à l'article D422-2 ou à toute période de congé par tranches d'une durée minimale de 12 heures consécutives,
 - au temps d'arrêt qui suit obligatoirement les périodes de vol ou à toute autre période de repos, dès lors que la durée totale du repos programmé couvre un jour civil ; dans ce cas, le repos périodique est attribué par multiple de 6 heures avec un minimum de 12 heures et un maximum de 24 heures.

Le repos périodique attribué dans le cadre d'une semaine peut déborder sur la semaine suivante, sans toutefois pouvoir être inférieur à 24 heures sur la semaine considérée.

5.1.2. Longs parcours :

En complément des dispositions de l'article D422-2 du décret du 29 Octobre 1997, le personnel affecté aux longs parcours bénéficie à sa base d'affectation, indépendamment des temps d'arrêt qui suivent obligatoirement les périodes de vol définis par l'article D422-5 :

de 288 heures de repos périodique supplémentaire par semestre civil complet d'activité.

A défaut d'accord d'entreprise ou d'établissement, ce repos périodique supplémentaire est réparti de la façon suivante :

- 2 tranches de 24 heures consécutives garantissant chacune un arrêt nocturne normal par mois civil complet d'activité, accolables au temps d'arrêt qui suit obligatoirement les périodes de vol, au repos périodique ou à toute autre période de repos ou congé ; une de ces fractions peut déborder sur le mois précédent ou suivant.

JPC
JL
J.V. de M

- 6 mois par an, le repos périodique supplémentaire, au titre d'un mois civil complet d'activité, peut être ramené à 24 heures consécutives garantissant un arrêt nocturne normal, les 24 heures restantes étant reportées sur les autres mois de l'année.

5.2. DECOMPTE EN JOURS D'INACTIVITE :

Les dispositions ci-après s'appliquent conformément aux dispositions de l'article D422-6 et de façon alternative aux dispositions du 5.1. du présent accord et aux dispositions de l'article D422-2 du Code de l'Aviation Civile.

Il est programmé un minimum de 64 jours d'inactivité par semestre civil complet d'activité, dont, par mois civil complet d'activité, un minimum de 10 jours programmés, pouvant être ramenés à 9 quatre mois par an.

5.2.1. Petits et moyens parcours :

Il ne peut être programmé plus de sept jours d'activité entre deux périodes de repos d'une durée minimale de 36 heures garantissant deux arrêts nocturnes normaux.

5.2.2. Longs parcours :

Il est attribué une période d'un minimum de 5 jours consécutifs d'inactivité par mois complet d'activité.

En outre, un membre d'équipage d'un aéronef bénéficie d'un repos d'une durée minimale de 36 heures garantissant deux arrêts nocturnes normaux, à la base d'affectation, à l'issue d'un courrier comportant une étape de plus de 3000 milles marins.

Des modalités de programmation et de répartition des jours d'inactivité, alternatives ou complémentaires aux dispositions précitées sont définies par accord d'entreprise.

ARTICLE 6 : VOLET EMPLOI

Les parties signataires constatent que la mise en œuvre des dispositions qui précèdent est de nature à favoriser et amplifier la création d'emplois de navigants dans les entreprises de la branche.

Elles conviennent de confier à la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi du personnel navigant la tâche de dresser le bilan des accords d'entreprise conclus dans ce cadre et en particulier de dresser annuellement le bilan de l'emploi.

En outre, ayant pu constater d'expérience que le marché du transport aérien connaissait de fortes variations économiques, les partenaires sociaux s'efforceront de créer les conditions d'une meilleure fluidité du marché de l'emploi dans ce secteur. A cette fin, elles décident, en s'appuyant notamment sur les travaux de la CPNE du PN :

- d'améliorer la connaissance du marché de l'emploi, des flux d'embauche et de formation en se fondant en particulier sur une évolution périodique des besoins d'embauche des compagnies tant quantitatifs que qualitatifs ;

JP
JC or de FM

- d'améliorer l'organisation de l'accès à l'emploi.

Considérant que la spécificité, la durée et le coût de la formation initiale des navigants, tout particulièrement celle des pilotes, nécessitent de rapprocher l'emploi de la formation, les signataires conviennent :

- de mieux identifier et de stabiliser les règles d'accès à l'emploi, non seulement techniques, mais aussi celles qui relèvent des critères propres aux compagnies et d'en informer les publics jeunes ;
- de favoriser l'accès à l'emploi en développant des filières plus intégrées en s'appuyant notamment sur les dispositifs d'insertion par l'alternance et/ou par l'apprentissage ;
- de faciliter l'accès à l'emploi des navigants notamment en assurant la promotion et la mise en oeuvre du dispositif spécifique et transitoire mis en place conjointement par les pouvoirs publics et la profession au bénéfice des pilotes chômeurs.

ARTICLE 7 : MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

La réalisation des dispositions du présent accord est subordonnée :

- à l'obtention d'un arrêté d'extension,
- à la garantie d'éligibilité des entreprises au dispositif d'allègements de cotisations sociales,
- à la modification du décret du 29 octobre 1997 conforme à l'ensemble des dispositions pertinentes du présent accord

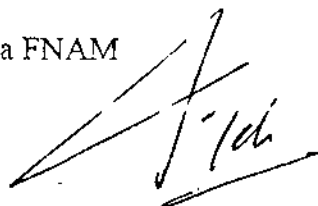
Sous réserve de ces trois conditions, et pour permettre aux exploitants de procéder à la nécessaire adaptation de leurs moyens de production, le présent accord ne produira pleinement ses effets qu'au premier jour de la seconde saison IATA suivant sa signature.

Le présent accord ne peut avoir pour effet d'aboutir à un cumul d'avantages, notamment en cas de disposition traitant du même objet dans des accords d'entreprise.

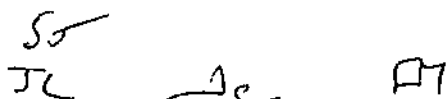
Les parties conviennent de se réunir pour examiner conjointement les adaptations nécessaires en cas d'intervention d'une réglementation européenne traitant des conditions de travail du personnel navigant.

Fait : à Paris, le 10 février 2000

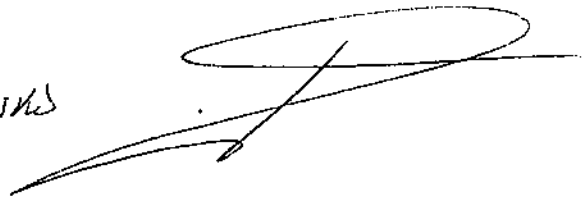
Pour la FNAM



Pour le SCARA




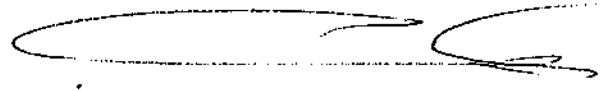
Pour le SNPL

Jacques SARTRE 

Pour le SNPNC

Jean Claude CESTRIN 

Pour l'UNAC/CGC

MICHEL  Jean LACOSTE 
Lacoste

Pour l'USPNT

Pour le SNPAC

Pour la Fédération Equipement Transport et Services F.O.

Pour la Fédération nationale des syndicats de transports CGT

Pour la Fédération Générale des transports et de l'équipement CFDT

Pour la Fédération nationale de l'aviation civile CFTC