

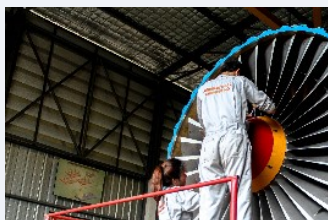
De: Marlene Prost
Envoyé: mercredi 10 avril 2024 07:37
Objet: FNAM - Le mensuel - mars 2024



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

LE MENSUEL

Mars 2024



Affaires sociales

Emploi & Formation

**Vers de futures évolutions législatives
concernant l'acquisition de congés payés pour
les salariés en arrêt de travail**



Pour rappel, la Cour de cassation a jugé que les dispositions du droit français limitant l'acquisition de congés payés pour les salariés en arrêts de travail ne sont pas conformes au droit de l'Union européenne et doivent donc être écartées par le juge (Cass. Soc., 13 septembre 2023, n°22-17.340, n°22-17.638, n°22-10.529).

Cette jurisprudence nécessitait une évolution législative qui est prévue dans le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (dite loi « DDADUE ») qui devrait être adopté en commission mixte paritaire mi-avril. Les évolutions sont les suivantes :

- Les salariés en arrêt de travail acquièrent désormais des congés payés à hauteur de **2 jours par mois pour les arrêts de travail pour accident ou maladie non professionnel** (soit une limite de 24 jours ouvrables par période de référence), et **2,5 jours par mois pour les arrêts de travail pour AT-MP** avec la suppression de la limitation à une année prévue par les dispositions actuelles du code du travail.
- Le salarié étant dans l'impossibilité de prendre des congés, pour cause de maladie ou d'accident, bénéficie d'une **période de report de 15 mois** afin de pouvoir les utiliser (sous certaines conditions) ;
- A l'issue de la période d'arrêt de travail pour maladie ou accident (professionnel ou non), **l'employeur devra informer le salarié dans les 10 jours suivant sa reprise du travail** sur le nombre de jours de congés payés acquis pendant les arrêts de travail.

Quel délai disposent les salariés pour agir ?

- Les salariés dont le contrat de travail est toujours en cours disposent **d'un délai de forclusion de 2 ans** à compter de la publication de la future loi pour les demandes de congés payés acquis entre le 1^{er} décembre 2009 à la date d'entrée en vigueur de la future loi.
- Les salariés dont les contrats de travail ont été rompus à compter de l'entrée en vigueur de la loi disposent **d'un délai de prescription de 3 ans** (prescription triennale classique pour les actions en matière de paiement de salaires).

Pour approfondir ces évolutions législatives, consultez la note de synthèse et d'analyse du pôle social



**Affaires techniques
et réglementaires**

GCCCTA OSAC



Le **Groupe de Concertation et de Coordination du Contrôle Technique Aéronautique (GCCCTA)** qui réunit l'OSAC et les usagers à travers leurs organisations et associations représentatives a pour objectif l'amélioration d'une part de la sécurité et d'autre part de l'efficacité et de la productivité du système de contrôle.

La dernière session a eu lieu de mercredi 27 mars 2024.

L'OSAC a présenté plusieurs sujets :

Engagement du niveau de service : L'OSAC a noté une réduction du délai de traitement des agréments, licences et des aéronefs (exports, classifications, etc.). L'objectif maintenant est de réduire les écarts-types. OSAC prévoit également de revoir avec les opérateurs les délais cibles.

Dérogations : Les opérateurs ont demandé à la DSAC un retour d'expérience sur les dérogations accordées et refusées, afin de mieux comprendre les mesures dérogatoires décrites dans l'article 71 du règlement de base (UE) 2018/1139.

RBO (Risk Based Oversight) : Dans le cadre du RBO CAMO, des entretiens bilatéraux sont programmés avec différents responsables lors des audits "Système de gestion". Cette pratique sera prochainement étendue aux autres types d'agréments.

Bureau des immatriculations - DGAC : La DGAC vise à augmenter la dématérialisation des documents officiels et de leurs processus. Cette transformation sera mise en place progressivement sur le long terme, en effet des discussions au niveau de l'OACI sont en cours car des évolutions réglementaires seront nécessaires.

Pour l'envoi des certificats d'immatriculation par courrier, la DGAC proposera plusieurs modes d'envoi sans frais supplémentaires (Chronopost, recommandé, lettre suivie ou lettre simple). Pour les courriers adressés à la DSAC-Nord, il est recommandé de privilégier les envois recommandés et les lettres simples. Pour toute question au bureau des immatriculations, il est conseillé de privilégier le mail en indiquant la mention "urgence" avec un numéro si un rappel est nécessaire.

Fermeture exceptionnelle de la DGAC : la DGAC fermera aux dates suivantes : 29 mars 2024, 10 mai 2024, 16 août 2024, 25 octobre 2024 et le 27 décembre 2024.

Format du GCCCTA : Le format du GCCCTA va être revu afin d'impliquer un maximum d'opérateurs, et de fluidifier les échanges entre OSAC et les opérateurs. Des questionnaires seront envoyés prochainement par l'OSAC aux opérateurs.

Consulter la présentation faite en séance
"Transformation des redevances de surveillance
et de certification en taxe"

**Commission consultative du budget
annexe section "surveillance et
certification"**



Généralités

La DSAC entreprend la **transposition des redevances en taxes** : en conformité avec l'article 34 de la Constitution.

Le dispositif est essentiellement législatif, même si l'intervention du pouvoir réglementaire est possible, mais sous condition d'un encadrement suffisant par la loi.

Ce régime de taxes sera intégré au **projet de loi de finances pour l'année 2025**. Une mise en œuvre est envisagée au 1^{er} janvier 2025. Le fait d'intégrer ce régime de taxes dans la loi de finances permettra de le réviser chaque année au besoin.

Le texte officiel n'a pas été présenté, il sera terminé en juin 2024.

Plusieurs points communs à la DSAC et OSAC ont été présentés :

Surveillance renforcée : passage de 25 % à 100 %

Risk-Based Oversight : introduction de variation de coût en fonction du cycle :

- 15% pour cycle allongé

+ 20 % pour cycle raccourci

Taxes introduites au niveau des dérogations et des AltMocs

Spécificités DSAC

L'indexation des taxes de la DSAC n'a pas encore été définie : nous allons faire la même proposition que ci-dessous pour OSAC (indice du coût du travail) ;

La formule permettant de calculer la taxe de surveillance des compagnies aériennes reste inchangée par rapport au projet de 2022. Elle intègre les variables suivantes : le nombre de types d'aéronefs, le nombre d'aéronefs par catégorie d'exploitation, et le facteur coût d'une des catégories d'exploitation de l'exploitant.

Spécificités OSAC

Les prestations déjà calculées sur la base du temps passé conserveront ce mode de tarification. Un prix indicatif sera fourni à l'opérateur qui fait la demande, et un acompte sera exigé à ce moment-là. Le solde sera réglé à la fin de la prestation, en fonction du nombre d'heures effectivement réalisées.

La FNAM a sollicité l'OSAC afin de vérifier la cohérence du nombre d'heures réalisées en fonction de l'organisme et du type d'organisation, afin d'éviter toute disparité dans les résultats.

Chaque prestation, qu'elle soit forfaitaire ou basée sur le temps passé, sera ajustée par un coefficient officiel pour tenir compte de l'évolution des coûts, notamment en lien avec l'augmentation du SMIC.

Une étude a été demandée par la FNAM pour que l'OSAC intègre le coût du travail dans ses calculs à la place du SMIC. Une consultation est prévue pour la fin d'avril afin de valider le coefficient.

Demande d'ajout de qualification de type sur une licence d'un mécanicien : mise en place d'un forfait avec tarif différencié si le mécanicien travaille en organisme agréé (470€) ou en dehors (630€)

Enfin, l'OSAC a suggéré une augmentation des taxes de surveillance afin d'inclure la cybersécurité. Cependant, cette proposition semble prématurée étant donné que les modalités de surveillance entre la DSAC et l'OSAC n'ont pas encore été définies. Ces taxes devraient être incluses dans le projet de loi de finances pour 2026, et non pour 2025.

Consulter la présentation faite en séance
"Transformation des redevances de surveillance
et de certification en taxe"



Développement durable

Commission Développement Durable

La commission développement durable s'est tenue le lundi 8 avril à 9h00.

Les nuisances sonores aériennes et particulièrement l'état des lieux des démarches d'approche équilibrée ont été largement développés.

Les actualités récentes liées à la transition écologique (révision de la Stratégie Nationale Bas Carbone, les évolutions réglementaires européennes en cours...) et la présentation par la start-up Albatros d'une proposition innovante de compensation carbone ont également été exposées.

[Vous trouverez les slides de présentation via ce lien](#)

Réponse à la consultation RTE Système et Réseau

Le Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR) proposé par RTE est le plan national visant à adapter le réseau de transport d'électricité aux objectifs de la politique énergétique française (qui, pour mémoire, prend en compte dorénavant les besoins en électricité du transport aérien).

Ce plan, mis à jour suite à la réorientation de la politique énergétique de l'État en 2019, met l'accent sur le renforcement de la souveraineté énergétique via le nucléaire, l'accélération des énergies renouvelables (éolien en mer et solaire), et la réindustrialisation avec des zones industrielles bas-carbone. Le nouveau SDDR doit intégrer ces orientations, offrant une stratégie réseau économiquement et environnementalement évaluée. Il prévoit une planification industrielle et territoriale d'un programme de raccordement, une modernisation du réseau à très haute tension, et un renouvellement des infrastructures adaptées au changement climatique.

La consultation est ouverte jusqu'au 30 avril 2024, et les parties intéressées peuvent soumettre leurs réponses par mail à : rte-concerte-bp@rte-france.com

Cette démarche s'inscrit dans l'effort continu de RTE pour aligner le développement du réseau électrique avec les ambitions de transition énergétique de la France, en vue d'une production d'électricité décarbonée et d'une autonomie énergétique renforcée.



Economie et Compétitivité

Commission Economie et Compétitivité

La Commission économie et compétitivité a eu lieu le 4 avril 2024.

Ont été évoqués notamment plusieurs sujets sur le contexte économique, un point sur le trafic et les prévisions moyens termes, les nouveaux points liés à la fiscalité et projets d'augmentation de taxe.

[Vous trouverez les slides de présentation via ce lien](#)



Affaires publiques

Transposition de diverses dispositions du droit européen intéressant le secteur aérien



Le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole poursuit son parcours parlementaire après un examen du texte débuté au Sénat. Ce texte contient en particulier la transposition de dispositions relatives au schéma européen d'échange de quotas d'émissions de CO₂ (« ETS européen ») ainsi que des éléments relatifs à l'évolution de la régulation aéroportuaire. S'agissant de ce dernier point, le texte esquisse certains éléments de la future réforme de la régulation aéroportuaire souhaitée par le gouvernement en renforçant le rôle des contrats pluriannuels de régulation économique (CRE) ainsi que le rôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) dans leur établissement. Il convient de rappeler à cet égard la volonté exprimée par le gouvernement de voir d'éventuelles évolution du régime de caisse des grands aéroports régionaux français (« caisse aménagée prévoyant un reversement uniquement partiel des recettes des activités commerciales pour couvrir les coûts du service public aéroportuaire ») conditionnées à la conclusion de CRE.

Ce même projet de texte contient également de nouvelles dispositions visant à gérer les conséquences des arrêts du 13 septembre 2023 concernant l'acquisition de congés payés pour les salariés en arrêt de travail. Pour mémoire, dans trois arrêts du 13 septembre 2023, la Cour de cassation avait considéré que les salariés en arrêt de travail devaient acquérir des congés payés en application des dispositions et jurisprudences européennes. Les conséquences de ces arrêts avaient conduit le MEDEF à demander au gouvernement de prévoir des mesures spécifiques dans le droit français dont notamment une limitation de l'acquisition des congés payés à quatre semaines. Une note spécifique sur cette question a été produite par le pôle social de la FNAM à destination de ses adhérents ([lien](#)).

Le projet de Loi va désormais faire l'objet d'un examen commun par les deux chambres du Parlement dans le cadre d'une commission mixte paritaire (CMP).



Proposition de règlement européen relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

A la suite de près de dix années de discussion et d'examen, un compromis avait semblé se dégager le 6 mars dernier, sous l'égide de la Présidence belge de l'Union européenne, entre les différentes institutions communautaires (Commission européenne, Conseil européen, Parlement européen) dans le cadre d'un processus dit de « trilogie ».

Ce compromis sur le projet de ciel unique européen, jugé déjà comme décevant par les compagnies aériennes européennes en ce qu'il ne contraint pas assez les prestataires de navigation aérienne à améliorer leurs performances, doit encore faire l'objet d'une approbation finale par les différentes institutions.



Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt, 75008, Paris

contact@fnam.fr - 01 86 64 12 34