



EN VRAC

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

CDG : 01 48 64 49 29

01 41 56 40 76

ORY : 06 07 25 22 56

Mercredi 3 avril 2013

**Nos nouvelles règles d'utilisation
dès à présent à votre disposition**

Mise à jour Appli UNAC



- Tableaux de calculs en fonction de votre activité
- Dernières dépêches UNAC
- Répertoire et procédure en cas de retard, d'absence
- Accès aux chapitres LC et MC
- Accès directe à IPN

Téléchargez l'appli en scannant le QR code ou directement sur l'app store



COMPENSER PAR L'HUMAIN ?

L'entreprise fait le choix de tester sur les vols retour de 3 destinations (DXB, DEL, DKR) de ne plus charger 100 % des prestations !

Même si cette mesure ne concerne que la prestation secondaire, et uniquement les vols retour, nous ne sommes pas convaincus que cela aille dans le sens de l'amélioration du niveau de service tant voulue par notre président. Cette décision appartient à l'entreprise, tout comme celle de supprimer l'offre de revues en cabine Economy à partir du 31 mars ou celle de ne plus servir de repas chaud sur les vols AMM.

Nous nous questionnons surtout sur l'attitude que doit adopter le PNC lorsque 100 % des clients souhaitent leur repas.



Si l'entreprise fait des choix commerciaux aussi clairs, elle doit donner des réponses tout aussi claires aux PNC.

Les CC et CCP doivent avoir autre chose que des BSC à offrir aux clients qui seraient lésés.

L'UNAC demande à l'entreprise la mise en place de réelles mesures commerciales, avec un référentiel précis, que le PNC remettra au client non servi afin que ce dernier sache quels dédommagements Air France lui donnera pour ne pas avoir respecté son engagement commercial.

Notre PDG souhaite que le client soit au cœur d'Air France, les PNC aussi. Ils attendent donc que l'entreprise leur donne les moyens de réaliser ce souhait !

COMMENT ENRICHIR VOTRE DOSSIER PROFESSIONNEL ?

Lorsqu'un PNC fait une demande d'aménagement planning au CPPE,

Une copie de la demande, est transférée au secteur et archivée dans le dossier professionnel.

La compagnie considère que les correspondances CPPE peuvent faire partie du dossier professionnel.

Si une correspondance entre le PNC et le CPPE ne semble pas relever du secret absolu, plusieurs demandes de la part d'un PNC dans une année peuvent-elles être considérées comme exagérées par un instructeur dans le cadre d'un entretien annuel, par exemple ?

Quelle est la limite en nombre ? Y a-t-il objectivité ? Les demandes sont elles légitimes ?

Les délégués UNAC peuvent comprendre qu'il y ait des échanges entre le CPPE et les secteurs de vol,

mais nous nous opposons à l'inscription de ces données dans le dossier professionnel.

En attendant, il est rappelé que le salarié a un droit d'accès à son dossier professionnel et peut le cas échéant demander la rectification ou le retrait de certains éléments.

POLEMIQUE INUTILE



L'accord Collectif PNC 2013-2016 à peine signé, le SNPL se lance dans une polémique dont il a le secret en montant encore un peu plus les PNT contre les PNC.

Avons-nous besoin de cette nouvelle polémique ?

Avons-nous besoin de chercher de nouveaux prétextes à la séparation grandissante entre nos deux populations ? Les pilotes et les PNC qui travaillent tous les jours dans les avions côte à côte ont-ils du temps à consacrer à ces controverses d'une autre époque ?

Les syndicats représentatifs du PNC ont su négocier ensemble et signer ensemble un nouvel accord collectif, à l'UNAC nous

n'avons aucune intention de nous laisser emporter dans une nouvelle bagarre avec un syndicat de pilotes.

Les analyses sont parfois différentes entre syndicats PNC sur la façon dont doit s'organiser la défense de notre profession. Plus d'efforts sur la productivité ou plus d'efforts sur les grilles de rémunération ? Ces questions ont été tranchées par la négociation qui vient d'arriver à son terme pour les PNC.

Le SNPL semble considérer que la répartition des efforts aurait dû être différente entre gains de productivité sur le LC et concessions faites sur les grilles de rémunération des PNC. Le SNPL peut avoir son opinion sur ce sujet, mais en quoi est-il légitime pour imposer sa vision aux PNC qu'il ne représente pas ?

Nous avons suffisamment de sujets de divergence sur des questions qui intéressent

l'ensemble du monde PN (T et C confondus) sans avoir besoin d'en ajouter dans des matières qui ne concernent que l'une ou l'autre des catégories. Le SNPL est un grand syndicat de pilotes, très majoritaire dans sa catégorie, mais il n'a aucune légitimité dans la catégorie professionnelle PNC que nous représentons.

L'UNAC, premier syndicat PNC à Air France se tient à la disposition du premier syndicat Pilote d'Air France pour expliquer le détail de notre accord, avantages et inconvénients mêlés, avec les impacts à court terme et les impacts tout aussi importants à long terme.

Mais nous n'avons aucune intention de nous lancer dans une guerre syndicale avec nos collègues pilotes. Cette polémique est sans doute motivée par une mauvaise connaissance par le SNPL de notre accord collectif et de nos spécificités PNC.

RYTHME TRANSITOIRE MC

Le nouvel accord prévoit que pour une période transitoire allant du 1er avril au 30 juin 2013, l'activité du PNC se fera sur le mode suivant:

- 1°) Rythme court 4 ON - 2 OFF et S4
- 2°) Rythme long 4 ON - 2 OFF et S6

À compter de juillet, le PNC pourra prioriser 2 choix parmi les 3 structures de planning suivantes :

- 1°) 4 ON - 3 OFF - S4
- 2°) 6 ON - 3 OFF - S6
- 3°) 4 ON - 2 OFF - S6

Le rythme de base appliqué sera le rythme 1. L'entreprise mettra en place les autres rythmes dès

lors ou il y aura plus de 20 % de volontaires.

Si aucun des rythmes restant n'atteint 20 % alors la planification se fera sur le rythme qui a obtenu le plus fort pourcentage.



ADHÉSION UNAC - 3, place de Londres - 95727 Roissy cdg cedex

Nom :

Prénom :

Matricule :

Adresse :

Tél :

Mail :

Les PNC sont de plus en plus nombreux à adhérer à l'UNAC. Et si vous aussi vous venez nous rejoindre !