



# A Tous PNC AIR FRANCE

www.unac.asso.fr

navigants@unac.asso.fr

mardi 18 mai 2010

T: 01 48 64 49 29 - CDG : 01 41 56 40 76/77/78 - ORY : 06 07 25 22 56 (merc & vend)

## SANTÉ SÉCURITÉ AU TRAVAIL

UNE PRIORITÉ POUR L'ENTREPRISE... SURTOUT QUAND LES DÉLÉGUÉS L'EXIGENT ET QUAND ILS PARVIENNENT À FAIRE APPLIQUER LA LOI...

**A**u travers des stages « Santé, sécurité au travail » dispensés par l'Entreprise, on pourrait penser que notre Direction prend spontanément la mesure de l'importance de ces sujets qui touchent à l'intégrité physique de ses personnels. À entendre certains membres de la Direction, on pourrait même penser que très naturellement la santé et la sécurité au travail sont portées au sommet de la hiérarchie des priorités de l'Entreprise.

Ainsi, le discours se veut vertueux, très protecteur, quasi paternaliste.

Or, la vraie vie est parfois très éloignée de ce tableau idyllique. Le plus souvent, ce n'est que sous la pression constante des représentants du personnel que des mesures de prévention sont prises pour améliorer la santé et la sécurité des PNC. Pour rassurer ceux qui se demandent à quoi peuvent bien servir les délégués

du personnel et le CHSCT, donnons quelques exemples :

Au cours de ces stages, on nous explique que, soucieuse de la bonne santé des PNC, la Compagnie a mis à disposition de chacun des bombes antimoustiques. Là, tout délégué du personnel ou membre du CHSCT fait face à une légère remontée de bile, rien qu'au souvenir des longues et âpres discussions pendant des mois pour simplement obtenir ces bombes antimoustiques à bord.

L'émergence gastrique se fait douloureuse quand le stage, au sujet de la prévention des otites barotraumatiques, aborde la non-prise en compte de l'absentéisme dans les actes de carrière PNC (sélections CC/CCP...).



Ce n'est que sous la pression constante des représentants du personnel que des mesures de prévention sont prises pour améliorer la santé et la sécurité des PNC.

## Des « risques » à évaluer

Il n'est pas question ici de s'alarmer sur le fait que les PNC sont exposés à des risques importants, mais de réclamer une évaluation factuelle des conséquences potentielles liées à notre exposition à chacune de ces nuisances ainsi qu'à leur éventuel effet cumulé.

La Compagnie serait même convaincue, nous dit-on, qu'un PNC qui partirait en vol avec une trompe d'Eustache obstruée ne pourrait être qu'un irresponsable... Pourtant, dans les négociations du chapitre carrière, à chaque renouvellement de l'accord collectif PNC, les représentants de la Direction argumentent pendant des heures sur le taux d'absentéisme qui serait trop important et sur la nécessité de pénaliser la carrière de ceux qui sont trop absents pour maladie. **Ce n'est qu'en 2008, au dernier renouvellement que nous avons obtenu la suppression de la notion d'absentéisme critique pour les promotions.**

Même quand la Loi l'exige, la Compagnie ne prend pas spontanément en compte la santé de ses PNC, alors quand on demande de la prévention non prévue par les textes, on vous laisse imaginer la réponse...

**Les exemples de cette mauvaise foi sont nombreux, nous vous en donnons quelques-uns touchant à la santé des navigants.**

## Qualité de l'air cabine

L'air en cabine est susceptible de subir **des pollutions extrêmement dangereuses**. Ces fumées en cabine, ou ces vapeurs d'huile de moteur qui rentrent dans le système de ventilation de l'avion exposent les navigants à **des risques redoutables**.

Ces polluants (organophosphorés) sont des substances toxiques qui ont des conséquences neurologiques qui peuvent aller d'une incapacité temporaire jusqu'à des effets neurologiques graves à long terme.

Mais les vapeurs d'huile de moteur ne sont pas les seuls produits chimiques dont les effets néfastes peuvent affecter les navigants. **Plus de 200 polluants ont été recensés!**

Ce problème n'est pas nouveau, il a débuté à partir de l'arrivée des réacteurs et du soutirage de l'air envoyé en cabine à partir du flux d'air d'un étage de compression du réacteur. Mais de tout temps, les constructeurs d'avion, les équipementiers et les compagnies aériennes ont tenté de minimiser voire de nier ce problème en publiant des études très rassurantes.

À la suite de l'action d'un syndicat anglais de pilotes, un rapport publié par les autorités britanniques précise : *« s'il n'y a pas de preuve incontestable de la relation de causalité entre contaminations aux vapeurs d'huile et les neuropathies observées, il y a des preuves d'une association possible »*.

C'est pourquoi le CHSCT a demandé une expertise à un cabinet indépendant.

Devinez quoi ?

Air France s'y est opposée !

**Il a fallu que le CHSCT demande au tribunal de grande instance de Bobigny de statuer en référé pour faire juger, le 10 mai dernier, que le CHSCT était bien fondé à demander une expertise sur ce sujet.**

Pendant l'audience, Air France prétendait que l'air en cabine était *« de bonne qualité »*, que *« sur le plan toxicologique l'air présente une toxicité moindre que celle des métros, des bus, ou des habitations »*, que le risque est *« rare »*, et que *« l'expertise est inutile »*.

On voit donc, une fois de plus, que **ce n'est que l'action, la persévérance et la détermination des délégués qui permet de faire bouger les choses**. Et parfois il faut même aller en justice pour simplement obtenir une étude !

**Rien ne nous est donné spontanément, même quand la loi l'exige. Là encore, si certains s'interrogent sur l'utilité des délégués navigants et la nécessité de voter aux élections professionnelles, les faits démontrent qu'ils sont indispensables, ne serait-ce que pour obtenir l'application de la Loi.**

Peu d'incidents avec fumées en cabine et indisposition des navigants sont signalés, il y a néanmoins quelques dizaines de navigants touchés tous les ans. Mais c'est sans doute parce que tous les incidents ne sont pas signalés.

**Si un jour vous êtes victime de fumées en cabine ou d'une odeur suspecte, la première chose à faire c'est, outre l'information au cockpit, de remplir un CRAT et un Rapport de vol. Ensuite, dès votre arrivée à Paris, il faut vous rendre à la médecine du travail et/ou chez votre médecin. N'oubliez pas, au passage, d'informer votre syndicat.**

# Radiations cosmiques

Les navigants sont exposés à plusieurs risques professionnels potentiels et notamment aux **radiations cosmiques**, ces dernières pouvant provoquer des lésions de l'ADN avec des conséquences qui sont les cancers et les anomalies génétiques. Ces effets peuvent n'apparaître que plusieurs années après l'exposition (5 à 10 ans pour les leucémies, 50 ans pour les autres cancers).

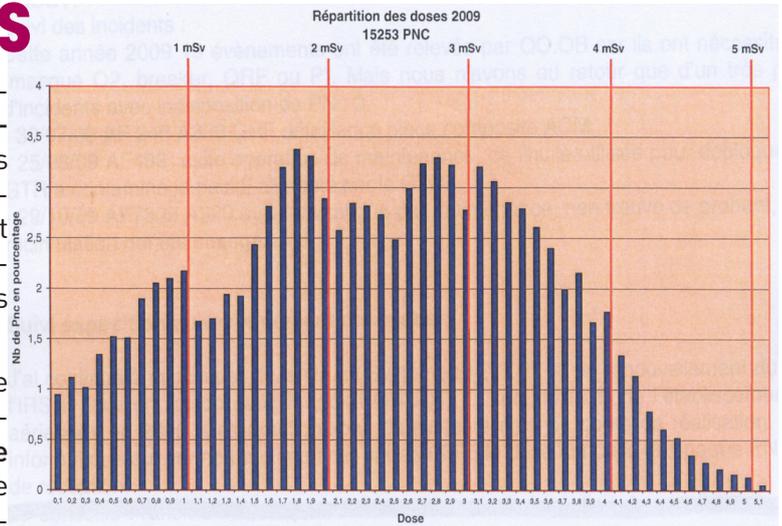
Plusieurs études scientifiques tendent à montrer une augmentation du risque de certains cancers concernant les navigants. Mais, pour être objectif, **aucune étude n'est véritablement concluante**. Le lien entre radiations cosmiques et cancer des navigants est encore soumis à discussions et controverses. Il faudra attendre d'autres études épidémiologiques pour en tirer des conclusions plus pratiques. Toutefois, sur ce sujet, **on en sait assez pour être tout à fait concernés et inquiets, mais pas assez pour en tirer des conséquences définitives. Il n'y a pas de doute sur le risque, il n'y a pas non plus de doute sur la nécessité de faire de la prévention, mais il n'est pas possible à ce stade de quantifier le risque de façon certaine.**

Devant cette incertitude, **nous préférons considérer que l'absence de preuve d'une relation entre radiations cosmiques et cancers ne constitue pas pour autant preuve de l'absence d'une relation entre les deux.** D'ailleurs, plusieurs études en cours laissent penser que les effets des faibles doses d'irradiation pourraient avoir été sous-estimés par les scientifiques.

Depuis 2003, la Direction aurait dû créer un poste de PCR (personne compétente en radioprotection) et elle aurait dû mettre en place des formations pour les PNC. 7 ans après, toujours pas de formation...

La Loi prévoit un certain nombre de mesures qui doivent être prises par la Compagnie. Contrairement au discours lénifiant livré en stage de formation santé et sécurité au travail, rappelons que **depuis au moins 7 ans, la Direction aurait dû créer un poste de PCR (personne compétente en radioprotection) pour les navigants.** Ce n'est que devant la lourde insistance des délégués du personnel et des délégués du CHSCT et après saisine de l'inspection du travail que la Direction a fini par enfin appliquer la Loi. Avec la désignation de cette PCR, **la Direction aurait dû aussi mettre en place des formations pour les navigants, tous les trois ans,** sur la problématique des rayonnements ionisants (bases de la radioactivité, effets biologiques des rayonnements, etc.). **Ceci n'a toujours pas été fait (depuis plus de 7 ans !).**

Du fait de cette exposition aux radiations cosmiques, les navigants sont soumis à une **visite médicale du travail renforcée** qui doit se dérouler **tous les ans** alors que les salariés



traditionnels ne sont soumis à une visite médicale du travail que tous les deux ans. **À ce jour, la Direction n'est toujours pas capable de respecter cette obligation.** Nombreux sont les PNC qui ne passent cette visite médicale que tous les deux ou trois ans (cinq ans pour certains).

L'autre obligation c'est de fournir à chaque PN son **exposition annuelle aux rayonnements cosmiques**. Pour la première fois cette année nous avons reçu en mars un relevé d'exposition avec les EP4, EP5. Cette exposition est, à Air France, comprise entre 0 et 5 mSv (millisievert).

L'exposition dont il est fait mention ici ne concerne que les radiations cosmiques. Mais, **notre activité peut nous exposer à des radiations ayant d'autres origines qui ne sont, elles pas mesurées.** En effet, nous sommes amenés à passer des filtres d'inspection filtrage utilisant des appareils à rayons X. Sommes-nous certains que le passage à proximité de ces appareils n'augmente pas la dose reçue ? La législation est précise en France et les contrôles sont fréquents, mais est-ce la même chose dans tous les pays ?

De plus, Air France transporte des **colis radioactifs** dans les soutes. Ce sont des produits utilisés par les laboratoires ou les hôpitaux pour des traitements médicaux (médecine nucléaire du type radiothérapie et scintigraphie par exemple). **Ces transports présentent un risque supplémentaire qui n'est pas pris en compte dans l'exposition des navigants.**

## Les femmes enceintes.

C'est pendant les premiers mois de grossesse que les risques sont les plus importants pour le fœtus. Trop souvent, certaines collègues, par manque d'information ou de formation, continuent d'avoir une activité vol quelques temps après avoir l'information de leur grossesse. C'est là que l'absence de formation PNC, organisée par l'Entreprise, sur les dangers de l'irradiation cosmique est irresponsable !

La législation limite la dose admissible à 1mSv pour la femme enceinte.

# Maladies professionnelles

## Tableaux de Maladies Professionnelles

Si vous souffrez d'une maladie qui figure dans les tableaux de maladies professionnelles et si cette maladie est constatée à l'intérieur d'un certain délai variable selon les maladies, débutant à partir du moment où vous cessez d'être exposé au risque, cette maladie sera **automatiquement présumée d'origine professionnelle sans avoir à prouver le lien de cause à effet entre votre activité professionnelle et la maladie.**

## Conditions

Ces tableaux de maladies professionnelles décrivent des symptômes et/ou des lésions que doit présenter la maladie. Pour certaines maladies, une autre condition doit être remplie : l'exécution de travaux susceptibles de provoquer l'affection. Enfin, la déclaration doit être effectuée dans un certain délai.

Exemple :

TABLEAU N°83

Créé par le décret n° 87-582 du 22-7-87

Lésions provoquées par les travaux effectués dans un milieu où la pression est inférieure à la pression atmosphérique et soumise à variations

Date de création : J.O. du 28-7-87

Dernière mise à jour : -

DÉSIGNATION DES MALADIES	DÉLAI de prise en charge	LISTE LIMITATIVE des travaux susceptibles de provoquer ces maladies
Otitites moyennes subaiguës.	6 mois	Travaux effectués en service aérien.
Otitites moyennes chroniques.	1 an	
Lésions de l'oreille interne.	1 an	
Le diagnostic dans tous les cas doit être confirmé par des examens cliniques et audiométriques spécifiques.		

Les navigants sont susceptibles d'être concernés par au moins **6 tableaux de maladies professionnelles** : les **atteintes auditives provoquées par les bruits lésionnels** ; les **affections périarticulaires provoquées par certains gestes et postures de travail** ; les **lésions provoquées par les travaux effectués dans un milieu où la pression est inférieure à la pression atmosphérique et soumise à variations** ; les **affections chroniques du rachis lombaire provoquées par la manutention manuelle de charges lourdes** ; les **affections provoquées par les rayonnements ionisants** ; les **affections provoquées par les organophosphates**.

## Système complémentaire

Si une ou plusieurs conditions ne sont pas remplies (délai de prise en charge, liste limitative de travaux), la maladie peut tout de même être reconnue d'origine professionnelle lorsqu'il est établi qu'elle est directement causée par le travail habituel de la victime. Néanmoins, la victime doit présenter les symptômes désignés par les tableaux de maladies professionnelles.

Une maladie non désignée dans un tableau de maladies

professionnelles peut également être reconnue d'origine professionnelle s'il est établi qu'elle est directement causée par le travail habituel de la victime à condition que la maladie ait entraîné une incapacité permanente d'un taux d'au moins 25 %. C'est le cas, par exemple, des **psychopathologies du travail** (souffrance au travail, stress, violence au travail, harcèlement, etc.).

Pour faire application de ce système complémentaire, il faut obtenir un avis motivé d'un comité régional de reconnaissance des maladies professionnelles (CRRMP).

## Procédure

Contrairement aux accidents du travail et aux accidents de trajet, **c'est à la victime et non à l'employeur qu'il appartient de faire la déclaration de reconnaissance de maladie professionnelle.** Cette déclaration doit être faite à la Sécurité Sociale dans les 15 jours qui suivent la cessation de travail.

Le formulaire est intitulé "DECLARATION DE MALADIE PROFESSIONNELLE" et "DEMANDE MOTIVÉE DE RECONNAISSANCE DE MALADIE PROFESSIONNELLE". Il est identifié par le numéro "N° 60-3950". Le formulaire est divisé en plusieurs sections :

- PREMIÈRE DEMANDE** : OUI ou NON. Si NON, DATE DE LA 1<sup>re</sup> DEMANDE.
- VICTIME** : Informations personnelles (N° d'immatriculation, NOM, Prénom, ADRESSE, Date d'embauche Profession, Nationalité, etc.).
- NATURE DE LA MALADIE** : Le soussigné, déclare être atteint de (ou que la victime est atteinte de) [à compléter].
- DERNIER EMPLOYEUR** : Nom, Prénom ou raison sociale, Adresse, N° de Téléphone.
- ETABLISSEMENT D'ATTACHE PERMANENT DE LA VICTIME** : Adresse, N° de Téléphone.
- DURÉE DE L'EXPOSITION** : Emplois antérieurs ayant exposé la victime au risque de la maladie. Tableau à compléter avec Nom et adresse des employeurs, du [ ] au [ ].

Cette déclaration doit être accompagnée d'un **certificat médical initial** établi par son médecin.

Tout médecin, quel que soit son statut et son mode d'exercice est tenu de demander à son patient quel est son métier, son poste de travail et les produits qu'il manipule ou les risques auxquels il est exposé. Dans cette démarche, le médecin du travail occupe une place privilégiée puisqu'il est souvent le premier observateur des dommages causés par les nuisances professionnelles.

En cas de maladie, signalez à votre médecin les risques professionnels auxquels vous êtes exposés (les 6 tableaux de maladies professionnelles). À défaut, vous pouvez, le cas échéant, lui demander de déclarer votre maladie comme étant « causée par votre activité professionnelle ».