



PROJET D'ACCORD

CHAPITRE IV

CONDITIONS DE TRAVAIL

IV.1 - INTRODUCTION

IV.1.1 - Objectifs et champs d'application

IV.1.1.1 - Domaine d'application

Ces règles fixent le cadre réglementaire des conditions d'emploi de l'ensemble du PNC de la compagnie HOP!

Elles sont applicables quelle que soit la base d'affectation.

Elles se substituent à toute disposition du même ordre résultant d'usages, de décisions unilatérales ou d'accords collectifs antérieurs.

Elles sont applicables dans le cadre d'une exploitation de transport de passagers et de fret avec des avions turbopropulseurs et turboréacteurs dont le nombre maximal d'occupants est inférieur ou égal à 180 pour un réseau dont le temps moyen d'étape est inférieur à 2 heures 30 et la durée maximale de l'étape est inférieure à 4 heures.

Des dispositions particulières sont applicables dans le cadre des Services de Vol incluant une ou plusieurs étapes égales ou supérieures à 4H00 de temps d'étape.

HOP! établit pour les membres d'équipage des dispositions fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos et met en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité lié au Risque Fatigue (SGS-RF).

HOP! s'assure que pour tous ses vols les dispositions fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos sont conformes à la fois aux dispositions du présent Titre IV et à toute autre disposition définie par l'Autorité.

IV.1.1.2 - Principe général

L'objectif principal est de permettre à un PNC d'entreprendre une activité en ayant bénéficié d'un repos de manière à ce qu'il puisse exécuter la totalité de cette activité, aléas d'exploitation inclus, en toute sécurité.

Cette réglementation comporte des régies applicables en programmation, d'une part, et en réalisation d'autre part.

IV.1.1.3 - Obligation de l'entreprise et des PNC

IV.1.1.3.1 – Obligation de l'entreprise

L'entreprise :

- Veille à ce que les Temps de Service de Vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance.
- Indique sur les plannings les heures de présentation qui prévoient suffisamment de temps pour la réalisation des tâches au sol.
- Evalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux.
- Programme les temps de service de manière à éviter des pratiques telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit, entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et du travail établis.
- Applique le type d'horaire perturbateur tel que défini dans cet accord, si ce type d'horaire ne peut être évité.
- Veille à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre aux membres d'équipages de récupérer des effets des temps de service précédents et d'être suffisamment reposés au début du temps de service de vol suivant.
- Planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d'équipage suffisamment à l'avance.
- Veille à ce que les vols soient planifiés de manière à pouvoir être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol et des temps de vol et de rotation.
- Modifie l'horaire si la durée réelle des opérations dépasse le temps de service de vol maximal sur plus de 33% des vols réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.
- La compagnie ne programmera pas une activité qui amènerait un membre d'équipage à ne pas respecter les règles d'emploi définies dans le chapitre « Condition d'emploi ».

IV.1.1.3.2 – Obligation du PNC

Les PNC :

- Se conforment aux obligations définies dans le manuel d'exploitation de la compagnie, notamment celles concernant son aptitude à exercer ses fonctions à bord.
- Utilisent au mieux les possibilités et les installations mises à leur disposition pour leur repos et organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient.
- Sont informés que HOP ! leur a conseillé d'envisager de prendre des dispositions pour un logement temporaire près de leur base d'affectation, si le temps de déplacement entre leur résidence et leur base d'affectation est généralement supérieur à 90 minutes.
- Il est tenu d'informer la Gestion PN lorsque la programmation d'un stage de maintien des compétences ou d'une visite médicale du CEMPN ne lui a pas été communiquée au moins 2 semaines avant la date d'échéance.
- Aucun PNC ne devra accepter une activité si cette dernière le conduit à ne pas respecter ces règles.

IV.1.2 - Définitions

Acclimaté :

L'état dans lequel le rythme circadien d'un membre d'équipage est synchronisé avec le fuseau horaire dans lequel se trouve ce membre d'équipage. Un membre d'équipage est réputé acclimaté à une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l'heure locale de son point de départ.

Dans le cadre de son exploitation quotidienne, la Compagnie n'exploite pas de route amenant ses équipages dans une escale séparée de plus de deux fuseaux horaires du point de départ de son service précédent dont la référence horaire est différente de celle de sa base d'affectation de 4 heures ou plus.

Dans le cadre des vols charters, la Compagnie n'exploite pas de route amenant ses équipages dans une escale dont la référence horaire est différente de celle de sa base d'affectation de 6 heures ou plus. Pour les escales dont la différence de fuseau horaire avec la base d'affectation est supérieure ou égale à 4H00 et inférieure à 6h00, la durée du courrier n'excède pas 48 heures.

Lorsque le décalage horaire entre l'heure locale du lieu où commence le service et celle du lieu où commence le service suivant est supérieur à 2 heures, le membre d'équipage est réputé acclimaté conformément aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous pour le calcul du temps de service de vol maximal quotidien.

Décalage horaire (h) entre l'heure de référence et l'heure locale du lieu où le membre d'équipage commence le service suivant	Temps écoulé depuis la présentation à l'heure de référence (h)				
	< 48	48 – 71 :59	72 – 95 :59	96 – 119 :59	>= 120
<4	B	D	D	D	D
=< ou = 6	B	N/A	N/A	N/A	N/A

(B) : le PNC reste acclimaté à l'heure locale du fuseau horaire de départ,

(D) : le PNC est acclimaté à l'heure locale du lieu où il prend son service suivant,

(N/A) : non applicable.

Activité :

Toute tâche qu'un PNC effectue dans le cadre de son contrat de travail.

Activité de formation qualifiante :

L'activité de formation qualifiante est constituée des activités suivantes :

- Stage CC
- Stage instructeur PNC
-

Activité de représentation du personnel :

Toute activité liée à l'exercice d'un mandat de représentation du personnel.

Activité d'exploitation sol :

- Formations récurrentes ou réglementaires
- Convocations, réunions, missions diverses
- Activités de représentation
- Visites médicales

Année :

Période civile comprise entre le 1^{er} janvier, 00H00 et le 31 décembre suivant 23H59.

Année IATA conventionnelle :

Période comprise entre le 1^{er} avril et le 31 mars, elle se divise en deux saisons :

- Une saison été : du 1^{er} avril au 31 octobre
- Une saison hiver : du 1^{er} novembre au 31 mars

Base d'affectation :

Lieu, assigné par l'exploitant au membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service.

La base d'affectation est un unique aéroport affecté avec un haut degré de permanence.

Lieu de prise de repos périodique et/ou lieu de prise d'instruction par le PNC à l'issue de son repos.

La base d'affectation est indiquée dans le contrat de travail, elle ne peut être modifiée que dans les conditions du Titre VIII « Mutations, Affectations temporaires ».

Base de courrier préférentielle :

Chaque PNC qui le souhaite peut déclarer une ou deux « bases de courrier préférentielles » auprès de la Production PN qui enregistre ces notifications.

Lorsque les besoins de la Programmation PN amènent celle-ci à « alimenter » la base de courrier préférentielle d'un PNC par un effectif de la base d'affectation de ce PNC, c'est ce dernier qui doit être affecté préférentiellement sur la programmation correspondante.

Dans ce cadre, une répartition équilibrée entre PNC du même secteur/fonction de la base d'apport devra être assurée.

Bourse d'échange de Congés

Au cours du second semestre 2017, une « bourse d'échange de Congés » sera mise à disposition du PNC (via CREW WEB PORTAL). Cette bourse d'échange de Congés permet aux PNC d'échanger leurs congés. Une validation du service concerné sera nécessaire pour effectuer cet échange.

Bourse d'échange de vols

Au cours du second semestre 2017, une « bourse d'échange de vols » sera mise à disposition du PNC (via CREW WEB PORTAL). Cette bourse d'échange de vols permet aux PNC d'échanger leurs vols. Une validation du service de reprogrammation sera nécessaire pour effectuer cet échange.

Bourse des vols non couverts :

Au cours du second semestre 2017, une « bourse des vols non couverts » sera mise à disposition du PNC. Lorsqu'un vol manque d'un (ou plusieurs) membre(s) d'équipage, cette situation sera mise à la connaissance du PNC (via CREW WEB PORTAL). Cette bourse des vols non couverts permet au PNC de faire part de son volontariat pour réaliser ce vol (appel au Service de reprogrammation ou sur CREW WEB PORTAL une fois l'outil informatique développé), qui lui sera affecté dès lors que cela n'a pas pour conséquence de modifier le planning publié d'un autre PNC, et que la Régulation n'aura pas déjà mis une solution en œuvre.

Courrier :

Ensemble d'un ou de plusieurs services de vol compris entre deux repos normaux pris à la base d'affectation.

Engagement :

Journée civile ou demi-journée d'activité programmée ou de repos hors base. L'engagement s'entend en heure programmée pour son début et en heure réelle pour sa fin.

Etape :

La partie d'un TSV comprise entre le moment où l'aéronef quitte son premier emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise après l'atterrissage à l'emplacement de stationnement désigné.

Heure de référence :

L'heure locale au lieu de présentation dans une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l'heure locale à laquelle le membre d'équipage est acclimaté.

Horaires :

Tous les horaires du présent document « Conditions de travail » sont exprimés en heures locales de la base d'affectation.

Horaire perturbateur :

Une programmation d'un membre d'équipage empêchant ce dernier de dormir durant la phase de sommeil optimale du fait qu'il comporte un TSV ou une combinaison de TSV commençant, se terminant ou empiétant sur toute partie du jour ou de la nuit de l'endroit auquel le membre d'équipage est acclimaté. Un horaire peut être perturbateur s'il débute tôt, se termine tard ou s'il implique un service de nuit ;

- Dans le cas d'un "départ matinal", une période de service commençant entre 05H00 et 06H59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté
- Dans le cas d'une "arrivée tardive", une période de service se terminant entre 00 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté.

Inaptitude au vol :

Un PNC est déclaré en situation d'inaptitude au vol (IAV) dans les cas suivants :

- Grossesse
- Perte d'aptitude médicale CEMPN
- Perte d'aptitude médicale Médecine du Travail
- Perte de validité de compétences (maintien de compétences échou).
- Echec en contrôle périodique, stages de maintien de compétences.
- Inaptitude suite à événement personnel.
- Toute décision d'inaptitude prononcée par la compagnie en cas de sécurité en cabine, en dehors des contrôles périodiques, ou motivée par un événement personnel grave, notifiée à l'intéressé par la Direction.
- Débarquement pour clause fatigue

Insuffisance :

L'insuffisance est la différence entre le temps de repos minimal en escale et le temps de repos réduit programmé, lorsque ce dernier est inférieur au premier.

Irrégularité :

Se dit de tout aléa d'exploitation non prévisible, survenant pendant l'activité du PNC. Peuvent être concernés par cette définition, les indisponibilités PNC non prévisibles (maladie, Congés exceptionnel), les incidents techniques, les régulations de trafic aérien ou tout autre évènement non prévisible.

Jour Blanc (JB) :

Un jour laissé en blanc sur le planning est un jour où aucune activité n'a été programmée.

Jour civil (jour local) :

Une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale.

La demi-journée est comprise entre 00h00 locales et 11h59 locales ou entre 12h00 locales et 23H59 locales, limites incluses.

Jour de congés payés exceptionnels (CPX) :

Jour civil décompté au titre des congés annuels ou exceptionnels.

Le PNC dispose de 2 jours de congés payés exceptionnel par saison été et de 2 jours de congés payés exceptionnel par saison hiver, venant en déduction des congés annuels.

Ces quatre jours de congés exceptionnels annuels sont posés par téléphone, auprès du service en charge de la régulation PN avec un préavis minimum de 24 heures. Sauf accord de la Direction, une période d'embargo est mise en place les 24,25, 31 décembre et le 1^{er} janvier.

Jour d'activité (ON) :

Jour civil incluant tout ou partie d'une activité programmée ou réalisée par le PNC ou de repos hors base.

Jour de dispersion (JD) dit réserve à préavis long :

Un jour de dispersion est un jour où aucune activité n'a été prévue en programmation pour lequel le PNC peut se voir attribuer une activité.

A posteriori, le jour de dispersion (JD) sera décompté, soit en ON si une activité a été attribuée, soit laissé en dispersion, si aucune activité n'a été effectuée.

Lorsque le JD est programmé hors base, il est décompté en activité.

Jour d'inactivité (OFF) :

Jour civil de repos programmé à la base d'affectation hors période d'inactivité équivalente pendant lequel aucune activité ou aucune réserve (à préavis court ou long) ou congé n'est ni programmé ni réalisé. Ce jour inclut un repos nocturne normal.

Un jour d'inactivité est un jour programmé libre de toute activité ; nul n'est tenu un tel jour de répondre à une sollicitation de la Compagnie. La modification des jours d'inactivité ne peut être effectuée qu'avec l'accord du PNC.

Journée d'Inactivité hors base :

Une journée d'inactivité hors base est une journée hors base d'affectation, où aucune activité n'est ni programmée ni réalisée, ne donnant pas lieu à un décompte de Temps de Service. Cette journée n'intervient pas dans le décompte des jours OFF.

Jour de réserve (JR) :

Période définie et préalablement programmée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu'un temps de repos intervienne.

Période de réserve à préavis court au domicile du membre d'équipage ou dans une chambre d'hôtel.

Jour Isolé libre de Service :

Un temps libre de tout service ou de toute réserve consistant en un jour et deux nuits

locales, notifié à l'avance. Un temps de repos peut être inclus dans le jour isolé libre de service.

Lever tôt :

Tout service de vol (TSV) débutant avant 8h01

Membre d'équipage en fonction :

Un membre d'équipage effectuant son service à bord d'un avion pendant tout ou partie d'un vol.

Mise en place (MEP) :

Le transport, d'un lieu à un autre, sur instruction de l'exploitant, d'un membre d'équipage qui n'est pas en fonction, à l'exclusion :

- Du temps de trajet entre un lieu de repos privé et le lieu de présentation désigné à la base d'affectation et inversement, et
- Du temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement ;

Une MEP est dite passive si elle est effectuée en avion, en train en navette, en « le bus direct », en taxi ou en voiture avec chauffeur.

Dans le cas où plusieurs moyens de transport sont utilisés pour une seule et même MEP, cette MEP est passive si et seulement si tous les moyens de transport utilisés donnent lieu à des MEP passives.

Une MEP est dite active si elle effectuée en voiture sans chauffeur.

Une MEP est dite isolée s'il n'y a aucune étape en fonction dans le Service de Vol auquel elle appartient.

Les mises en place des représentants du personnel font l'objet de dispositions spécifiques indiquées dans le titre IX.

Mois civil :

Période civile comprise entre le premier et le dernier jour du mois considéré.

Nuit locale :

Période de 8 heures comprise entre 22 heures et 8 heures locales.

Pause :

Période inférieure à un temps de repos, durant un temps de service de vol, exempte de tout service et compté comme temps de service.

Phase basse du rythme circadien :

Période comprise entre 2 heures et 5 heures 59 minutes dans le fuseau horaire auquel un

membre d'équipage est acclimaté.

Repos :

Période continue, ininterrompue et définie, suivant ou précédant un service, pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve.

Nul n'est tenu sur cette période de répondre à une sollicitation de la Compagnie.

Repos étendu :

Période de repos de 36 heures incluant 2 nuits locales.

Repos périodique (1OFF, 2OFF, 3OFF, 4OFF, 5OFF) :

Période d'inactivité d'un minimum de deux jours civils consécutifs appelés S2 si deux jours consécutifs, S3 si trois jours consécutifs, S4 si quatre jours consécutifs, S5 si cinq jours consécutifs.

Le repos périodique se prend à la base d'affectation.

Pour les PNC en stage de formation qualifiante le repos périodique, peut être pris en dehors de la base d'affectation et n'est pas décompté de ce fait en jour d'inactivité.

Réserve à l'aéroport :

Période définie et préalablement programmée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu'un temps de repos intervienne.

Réserve à l'aéroport : Période de réserve à préavis court effectuée à l'aéroport.

Repos nocturne normal (RNN) :

Période de repos de 12 heures consécutives comprenant la période 21h00/09h00 locales.

Rotation :

Un service ou une série de services comprenant au moins un service de vol et des temps de repos hors de la base d'affectation, commençant à la base d'affectation et se terminant au retour à la base d'affectation pour un temps de repos, où l'exploitant n'est plus tenu de mettre un hébergement à la disposition du membre d'équipage.

Salle de Repos :

Aux fins d'une période de réserve à préavis court et d'un service fractionné, un lieu tranquille et confortable, fermé au public, dont l'éclairage et la température peuvent être réglés, équipé d'un mobilier adéquat permettant au membre d'équipage de dormir, disposant d'une capacité suffisante pour accueillir tous les membres d'équipage simultanément présents et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons, et d'un accès à des toilettes.

Semaine civile :

Période calendaire débutant le lundi à 0h00 et se terminant le dimanche à 23h59.

Semestre :

Période comprise entre le 01 janvier et le 30 juin d'une part, et entre le 01 juillet et le 31 décembre d'autre part.

Service :

Toute tâche réalisée par un membre d'équipage pour le compte de l'exploitant, y compris le service de vol, les tâches administratives, le fait de donner ou de suivre une formation, de réaliser ou de subir un contrôle, la mise en place et certaines périodes de réserve à préavis court ;

Service de nuit :

Période de service empiétant sur tout horaire compris entre 21h00 et 7h59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

Service de Vol (SV) :

Activité liée à l'exécution d'une ou plusieurs étapes (en fonction ou en MEP), entre deux repos successifs.

Service de Vol prolongé (service fractionné) : (voir aussi définition de « pause »)

Un seul et unique Service de Vol constitué de 2 périodes d'activité, appelées fractions, qui sont séparées par une pause.

Stand-by :

Une journée de stand-by est une journée hors base où aucune activité n'est ni programmée ni réalisée, et ne donnant pas lieu à décompte de TS. Cette journée n'intervient pas dans le décompte des journées d'inactivité.

Temps de MEP :

Temps décompté à partir du bloc du premier moyen de transport jusqu'au bloc arrivée programmé du dernier moyen de transport de la dite MEP.

Temps de Service (TS) :

Période qui commence lorsqu'un exploitant demande à un membre d'équipage de se présenter en vue d'un service ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches, y compris le service postérieur au vol.

Temps de Service de Vol (TSV) :

Une période qui commence lorsqu'un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un service, qui comprend une étape ou une série d'étapes, et se termine à la fin de la dernière

étape pour laquelle le membre d'équipage est en service, lorsque l'aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés.

Temps de Trajet :

Temps entre un lieu de repos privé et le lieu de présentation désigné à la base d'affectation et inversement.

Temps de Transfert :

Temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement.

Le CHSCT valide avant chaque saison programme les conditions de transfert (durée, moyens de transport etc.) et vérifie que les durées de transfert ne sont pas supérieures à 20 minutes par transfert. Cette durée ne peut être dépassée que sur accord des organisations professionnelles en commission hébergement/rotation. Le temps de trajet est défini sur le site www.viamichelin.fr ou à défaut www.mappy.com

Temps de vol Cale à cale (TVCC) :

Pour l'appréciation des limitations du présent titre, c'est 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.

Temps de vol (TV) :

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.

Temps de vol Programmé :

Les temps de vol programmés sont les temps de vol moyens statistiques, relevés sur le même type avion et la saison identique précédente.

En cas d'absence ou insuffisance (moins de 50 vols réalisés) de relevés pour une ligne (cas des ouvertures de ligne par exemple), les temps de vol programmés seront calculés à partir du calcul des temps rémunérés multipliés par un coefficient égal au rapport, pour le même type avion et pour une saison identique, de la totalité des heures programmées sur la totalité des heures rémunérées.

Temps de présence :

Nombre de jours civils ou le PNC n'est ni en maladie, ni en suspension du contrat de travail. Les congés payés font parties du temps de présence.

Trajet :

Est considéré comme « trajet » :

- La liaison nécessaire au membre d'équipage pour se rendre de son domicile à un lieu désigné où il doit se présenter et vice versa,
- La liaison nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le

service commence et vice versa.

Vol charter :

Tout vol commercialisé par le service charter.

Week-end :

Période de deux jours civils consécutifs débutant le samedi à 00h00 locales.

IV.2 - REGLES DE PROGRAMMATION

La programmation intègre l'élaboration des courriers PNC et la planification des activités PNC. Les parties reconnaissent l'importance de respecter les schémas de rotations validés par la commission technique de rotation avec avis du CHSCT PNC, tant pour la rentabilité de l'entreprise que pour la qualité de vie des PNC.

IV.2.1 - Généralités

L'objectif premier est de maintenir un système stable de planification sur trois semaines minimum transmis à chaque PNC.

Lors des changements de saison IATA, le préavis peut être réduit à une semaine sur les deux premières semaines de la nouvelle saison IATA.

Ce système suppose une organisation et un respect des règles établies de la part de chacune des parties et de chaque PNC.

Les organisations professionnelles (DS, DP titulaires, élus CHSCT PNC) seront destinataires des plannings PNC.

La planification est soumise à différents paramètres et limitations :

- Jour d'inactivité et Repos périodiques (OFF) (S1, S2, S3, S4, S5) (R6)
- Repos compensateur (RC)
- Jour d'activité (ON)
- Jours de Dispersion (JD)
- Décompte de l'activité
- Temps de service de Vol (TSV)
- Temps de service (TS)
- Temps de repos
- Heures de Vol (HDV)
- Week-ends (WE)
- Desiderata (DDA)
- Congés payés (CP)
- Congés payés exceptionnel (CPX)

IV.2.1.1 - Rythme de travail

Il existe deux rythmes de travail de base, le BASIC et le FLEX.

Ces dispositions font l'objet d'un appel d'offres annuel. Il a lieu le 15 novembre avec une date limite de réponse le 15 décembre. Ponctuellement et avec l'accord des organisations syndicales représentatives du PNC, il peut être organisé en cours d'année une nouvelle campagne. Les réponses sont fournies au plus tard le 31 janvier de l'année suivante.

IV.2.1.2 - Repos périodique

Deux périodes d'au moins 2 jours d'inactivité programmés consécutifs ou équivalents (périodes d'absences ou de suspension du contrat de travail équivalentes - congés payés, arrêts maladie, congés exceptionnels...), ne peuvent être séparées par plus de :

- 5 jours civils pour les PNC BASIC,

- 6 jours pour les PNC FLEX, limité à une fois tous les 60 jours glissants

Il doit être programmé un minimum de 4 de ces périodes par mois.

Par ailleurs les services de programmation se fixent comme objectifs :

- De limiter le nombre de jours d'engagement consécutifs à 5 jours civils.
- De ne pas programmer une activité soit terminant après 17h30 la veille d'un repos périodique, soit commençant avant 09h30 le lendemain d'un repos périodique (l'une ou l'autre), sans qu'il soit interdit d'atteindre les 2 objectifs d'encadrement : avant et après le repos périodique. Cet objectif pourra faire l'objet d'une négociation, sur demande syndicale, au plus tôt après six mois d'utilisation opérationnelle du logiciel de programmation automatique (objectif de mise en service prévue au cours du premier trimestre 2018).

IV.2.1.3 - R6 :

Un jour de repos R6 est attribué pour chaque activité de plus de 5 jours consécutifs. Ce repos est récupéré dans les 3 mois suivants et est systématiquement accolé (sauf demande contraire du PNC) à un jour d'inactivité (hormis (S5)). Ce R6 vient diminuer le nombre de jours maximum d'activité.

IV.2.1.4 -Activité d'exploitation nocturne.

Il ne peut être programmé plus de deux activités d'exploitation dans la période 00h00 – 05h00 entre deux périodes d'au moins 2 jours consécutifs d'inactivité programmés (incluant les périodes d'absences ou de suspension du contrat de travail équivalentes congés payés, arrêts maladie, congés exceptionnels ...).

IV.2.1.5 -Week-end

Le nombre de week-end est pondéré du coefficient R représentant le taux d'emploi du PNC (temps alterné...), R étant égal à 0,5 pour un mi-temps, les week-ends des mois OFF ne sont pas décomptés.

IV.2.1.5.1 - Week-end PNC BASIC

En programmation et en réalisation deux fois par mois il est garanti un samedi et dimanche consécutifs non travaillés, qu'elle qu'en soit la nature, avec un maximum de deux week-ends travaillés consécutifs.

IV.2.1.5.2 - Week-end PNC FLEX

Sauf demande du PNC, il est garanti 23 week-ends d'inactivité programmés par an quelle qu'en soit la nature (y compris les week-ends pris au titre des congés, maladie ou toute suspension de contrat de travail) avec un maximum de 2 week-ends travaillés consécutifs.

Il pourra toutefois être dérogé à cette règle de consécutive 3 fois par semestre, avec un maximum d'1 fois sur 2 mois et de 5 fois par an, ou il sera possible de programmer 3 week-ends consécutifs maximum.

IV.2.1.6 – Réserve (JR, JD) :

IV.2.1.6.1 – Réserve à préavis court JR

La réserve Compagnie PNC a pour objet de faire face aux aléas d'exploitation. Chaque jour de réserve débute :

- Ou de 06H00 et se termine à 14H00 locales.
- Ou de 14H00 et se termine à 22H00 locales.

Le PNC peut effectuer cette réserve au choix :

- A son domicile

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 en charge de la régulation PN, 2H30 au plus tard après un contact téléphonique de la Compagnie.

- A l'hôtel

Le PNC dans cette situation doit pouvoir se rendre en uniforme dans le hall de l'hôtel pour prendre la navette le transportant sur son lieu de travail, 1H00 au plus tard après un contact téléphonique de la Compagnie.

Il est possible de programmer à un PNC une activité sur un ou plusieurs jours de réserve, éventuellement positionnés sur un week-end.

Un bilan semestriel du nombre de disponibilités Compagnie réalisées en week-end par PNC est remis aux DP titulaires, et aux élus CHSCT. La Compagnie s'efforce de répartir les JR équitablement.

IV.2.1.6.2 - Jours de Dispersions (JD)

La programmation de ces jours de dispersion programmés n'entraînera pas de modification de l'activité des jours suivants jusqu'au prochain repos périodique sauf accord du PNC.

IV.2.1.6.2.1 – Déclenchement d'un ou de plusieurs jours de dispersion JD PNC BASIC

Cette modification doit intervenir au plus tard la veille du jour de dispersion considéré, avant 18 heures sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.2.1.6.2.2 - Déclenchement d'un ou de plusieurs jours de dispersion JD PNC FLEX

Cette modification doit intervenir au plus tard la veille du jour de dispersion considéré, avant 18 heures ou à la fin du TS pour les vols arrivant après 18 heures sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.2.1.6.3 - Limitation des jours de réserve et de dispersion (JR, JD)

Il ne sera pas programmé plus de deux jours de réserve consécutifs, programmé de la façon suivante :

- 1JR accolé à un JD
- 2 JR accolés
- 2 JD accolés

IV.2.1.6.3.1 - Limitation mensuel des jours de réserve et de dispersion PNC BASIC (JR, JD)

Il ne sera pas programmé plus de 2 JD par mois et plus de 4 jours de réserve et de dispersion (JR + JD) par mois (soit : 2 JD + 2 JS ou 1 JD + 3 JS)

IV.2.1.6.3.2 - Limitation mensuel des jours de réserve et de dispersion PNC FLEX (JR, JD)

Il ne sera pas programmé plus de 6 jours de réserve (JR ou JD) par mois dont 3 JD maximum.

IV.2.1.6.4 – Réserve aéroport

Réservé

IV.2.1.7 - Jours d'inactivité

IV.2.1.7.1 - Généralités

Un jour d'inactivité programmé est un jour libre de toute activité où le PNC n'est pas tenu de répondre à une sollicitation de la compagnie.

IV.2.1.7.2 - Nombre mensuel de jours d'inactivité (OFF) programmés

Le repos périodique peut s'achever le premier jour de la semaine suivante à la condition que son attribution garantisse au moins 24 heures consécutives au cours de chaque semaine.

IV.2.1.7.2.1 - Nombre mensuel de jours d'inactivité (OFF) programmés PNC BASIC

Il est garanti à chaque PNC 12 jours d'inactivité (OFF) programmés par mois complet d'activité. Ce nombre est réduit en fonction des absences y compris les congés, arrêts maladie et/ou de toute forme de suspension du contrat de travail.

Il est garanti à chaque PNC une période de 5 jours consécutifs d'inactivité (OFF) programmés tous les mois. Une période à cheval sur deux mois doit être identifiée sur son mois d'appartenance. Toutefois, une fois par année civile et par PNC, cette période de 5 jours pourra être réduite à 4 jours consécutifs.

Nombre de jour d'absence donnant lieu à prorata	0			7	10	13	16	19					
	1	3	5	8	11	14	17	20	22	24	26	28	30
	2	4	6	9	12	15	18	21	23	25	27	29	31
Jours d'inactivité programmés	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Jours consécutifs d'inactivité programmés (OFF)	2	2											
	2	2	2	2									
	3	2	3	2	3	2	1						
	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	2	1	0

IV.2.1.7.2.2 - Nombre mensuel de jours d'inactivité (OFF) programmés PNC FLEX :

Il est garanti à chaque PNC 11 jours d'inactivité (OFF) programmés par mois complet d'activité. Ce nombre est réduit en fonction des absences y compris les congés, arrêts maladie et/ou de toute forme de suspension du contrat de travail.

Il est garanti à chaque PNC une période de 4 jours consécutifs d'inactivité (OFF) programmés tous les mois. Une période à cheval sur deux mois doit être identifiée sur son mois d'appartenance.

Nombre de jour d'absence donnant lieu à prorata	0											
	1	3	5	7	10	13	16	19	22	25	28	30
	2	4	6	9	12	15	18	21	24	27	29	31
Jours d'inactivité programmés	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Jours consécutifs d'inactivité programmés (OFF)	2	2										
	2	2	2	2								
	3	2	3	2	3	2	1					
	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	0

Les jours OFF déjà publiés seront comptabilisés dans les OFF mensuels même en cas d'arrêt maladie. Les jours d'arrêt maladie portant sur des plannings déjà publiés ne donneront plus lieu à prorata du quota de OFF mensuels.

IV.2.1.7.4 Attribution particulière de jours d'inactivité (OFF)

Il sera programmé au minimum :

- Deux jours d'inactivité (OFF) à l'issue d'un courrier de cinq jours.
- Deux jours d'inactivité (OFF) à l'issue d'un courrier comportant deux repos réduits consécutifs
- Deux jours d'inactivité (OFF) avec deux repos nocturnes normaux, à l'issue d'un courrier comportant un service de vol fractionné et deux repos réduits consécutifs.
- Le jour précédant la visite médicale CEMPN sera libre de toute autre activité à l'exception des mises en place liées à cette visite médicale.
- Le jour de la visite médicale CEMPN sera libre de toute autre activité, à l'exception d'une éventuelle Visite Médicale du Travail et des mises en place liées à la visite médicale. Les mises en place seront programmées autant que possible en début ou fin d'après-midi selon le desiderata du PNC. Les desiderata de OFF pouvant être posés par les PNC avant leur VM seront traités de manière prioritaire dans le but d'éviter une activité de 6 jours consécutifs terminée par cette VM du CEMPN
- Deux jours d'inactivité (OFF) seront programmés à l'issue de deux jours d'activité consécutifs comportant chacun 5 étapes en fonction.

Il ne sera pas programmé deux rotations de type 5/3 consécutif.

Deux jours OFF seront programmés à l'issue de deux rotations de type 5/3 avec repos réduit consécutives en régulation.

IV.2.1.7.4.1 - PARTICULARITÉ FLEX

Il sera programmé au minimum trois jours (S3) d'inactivité à l'issue d'une activité ou d'un engagement de six jours consécutifs,

IV.2.1.7.4.2 - Encadrements

Les jours programmés d'inactivité sont encadrés par une activité finissant la veille avant 17h30 (TSV) et par une activité débutant le lendemain après 9 heures (TSV).

IV.2.1.8 - Desiderata

Tout PNC sauf le PNC en « Temps de Travail Alterné Fractionné » (dont les règles spécifiques sont définies au chapitre VII) peut déposer trois desiderata par mois (deux OFF + un ON ou deux ON + un OFF). Pour être pris en compte, les desiderata doivent être transmis à la programmation au plus tard 28 jours avant les dates souhaitées sur le formulaire prévu à cet effet (1 seul desiderata par formulaire) ou par moyens électroniques. Ils doivent explicitement exprimer le souhait du PNC selon un seul des critères suivants :

- Planification d'un ou plusieurs jours d'inactivité consécutifs (OFF)
- Planification d'un ou plusieurs jours d'activité consécutifs ou d'un courrier (ON)

Les desideratas feront l'objet d'un accusée réception par voie électronique.

IV.2.1.8.1 - Méthode de gestion des Desiderata

Lorsque des contraintes de production ne permettent pas l'acceptation de tous les desiderata, notamment sur les périodes très demandées (vacances scolaires, jours fériés, week-end, etc...) il est nécessaire d'arbitrer entre les demandes identiques.

Cet arbitrage se fait en fonction du classement de chaque PNC. Le principe de ce classement est le suivant :

- Attribution de 3 points par mois de présence dans les douze derniers mois.
- (- 1) point par DDA accepté, y compris pour le bloc de 7 jours de CSS des PNC en TTAF.

En cas d'égalité, priorité à L'ancienneté (date d'entrée compagnie publiée sur les fichiers LCP).

L'ensemble des desiderata est traité dans le cadre défini ci-dessus et tout refus doit donc pouvoir être justifié d'après ces règles. Les RP ont accès aux listes de classement utilisées pour la gestion des DDA.

La compagnie s'engage à donner une réponse au PNC au plus tard le 12 du mois M pour les desideratas du mois M+1 via l'intranet de HOP! et via la diffusion du planning hebdomadaire. Par ailleurs, un indicateur de suivi du nombre de desiderata et de leur réalisation sera communiqué aux représentants du personnel qui en feront la demande.

IV.2.1.8.2 - Préférence rotations longues / rotations courtes

Une fois par saison un questionnaire « préférence rotations longues / rotations courtes » sera envoyé aux PNC, par courrier et par mail :

- Le 15 décembre avec un délai de réponse de 15 jours pour la saison été
- Le 15 juin janvier avec un délai de réponse de 15 jours pour la saison hiver

IV.2.1.8.3 - Escale saisonnière

Par saison programme, le PNC peut disposer d'un desiderata appelé escale saisonnière.

On entend par escale saisonnière un planning mensuel qui privilégie un minimum de 4 jours d'activité sur l'escale demandée par mois d'activité.

Une fois par saison un formulaire « Escale saisonnière » sera envoyé aux PNC, par courrier et par mail :

- Le 15 décembre avec un délai de réponse de 15 jours pour la saison été
- Le 15 juin janvier avec un délai de réponse de 15 jours pour la saison hiver

IV.2.1.9 - Couples

Dans le cas où le conjoint (ou concubin ou pacsé) d'un PNC est employé comme navigant dans la compagnie, il sera planifié à ce PNC, dès lors qu'il en aura fait la demande par écrit à la DRH, au minimum deux repos périodiques par mois, ou le repos long, en commun avec son conjoint (ou concubin ou pacsé).

IV.2.1.10 - Jours blancs (JB)

Lorsque le JB est programmé hors base, il est décompté en activité.

IV.2.1.10.1 - Jours blancs (JB) PNC BASIC

Une acceptation d'activité sur ce jour nécessite l'accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

Les jours blancs (JB) spécifiquement identifiés, positionnés, derrière un arrêt maladie ou suite à un échec formation faisant l'objet d'une reprogrammation ne peuvent pas être refusés par le PNC à condition de respecter un délai de prévenance de 48H. Dans cette configuration les repos sont pré-planifiés et ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1.

En cas d'annulation d'une activité qui avait été programmée sans affectation d'un autre programme, quelle que soit la nature de l'annulation, le PNC est planifié en JB. Ces OFF sont décomptés au-delà du quota des 159 jours OFF et seront identifiés sur le planning.

IV.2.1.10.2 - Jours blancs (JB) PNC FLEX

Le PNC ne peut refuser la programmation d'une activité sur ce jour si le délai de prévenance de 24H a été respecté. Si le délai est inférieur à 24H l'accord du PNC est nécessaire moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

Les repos pré-planifiés encadrant des JB ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord du PNC.

Lorsque le JB est programmé hors base, il est décompté en activité.

En cas d'annulation d'une activité qui avait été programmée sans affectation d'un autre programme, quelle que soit la nature de l'annulation, le PNC est planifié en JB. Ce JB est automatiquement transformé en Jour OFF si aucune nouvelle activité n'a pu être communiquée au PNC au plus tard 24 heures précédant le début du TS initialement prévu. Ces OFF sont décomptés au-delà du quota des 133 jours OFF et seront identifiés sur le planning.

IV.2.1.11 - Courriers longs :

IV.2.1.11.1 - Définition :

Un « courrier long », est une programmation comportant au moins 3 jours ON de Vol consécutifs (ou 2 jours en week-end) durant lequel la compagnie prend en charge l'hébergement du PNC sur sa base d'affectation, en dehors de toute autre prise en charge d'hébergement prévues par d'autres dispositions.

IV.2.1.11.2 - Fonctionnement :

Le choix du courrier long est fait par la Commission des Rotations sur proposition de la Commission et de la Production PN qui en vérifie la faisabilité. La production s'engage à construire, au minimum, 2 courriers longs par saison programme tant que les repos réduits seront prévus par la réglementation.

En cas de modification de programme et/ou de régulation, la production PN s'engage à maintenir l'hôtel sur la base d'affectation au PNC programmé à l'édition des plannings ou au PNC remplaçant effectuant la totalité des rotations regroupées. En cas de régulation de planning uniquement, si les rotations regroupées initialement programmées sont effectuées par plusieurs PNC, alors les règles habituelles d'attribution de chambres d'hôtel s'appliquent.

IV.2.1.11.3 - Choix des hôtels :

L'attribution des chambres se fera prioritairement sur les hôtels de la plate-forme, dans des hôtels pouvant être différents de ceux habituellement utilisés pour les PNC mais conformes aux critères définis au titre IV.

Une validation préalable du CHSCT PNC sera obligatoire pour tous établissements envisagés.

IV.2.2 - Modification de programmation

IV.2.2.1 - Généralités

Une modification ne peut pas être refusée par le PNC dès lors qu'elle reste dans le cadre des règles de programmation, qu'elle respecte les dispositions ci-dessous un accusé réception de la part du PNC est obligatoire (téléphone, intranet, internet ou tout autre moyen électronique). Si la modification intervient après la validation par le PNC de son planning, le service programmation devra le contacter directement. Afin de valider d'éventuelles modifications de son programme le PNC en fin de courrier en fonction est tenu d'accuser réception des éventuels messages (fax, télex, tout message rédigé) mis à sa disposition par le service Trafic de l'escale, et d'y donner suite.

IV.2.2.2 - Modification d'un jour d'activité programmé (ON)

IV.2.2.2.1 - Modification d'un jour d'activité programmé (ON) PNC BASIC

Il est possible de modifier la programmation d'un jour d'activité. Cette modification doit intervenir au plus tard 48 heures avant le début du TSV initial dès lors qu'elle avance le début du TSV ou qu'elle recule la fin du TSV de plus de 1 heure sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

Cette modification ne devra pas conduire le PNC à terminer son activité hors de sa base d'affectation si ce n'était pas prévu, sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.2.2.2.2 - Modification d'un jour d'activité programmé (ON) PNC FLEX

Il est possible de modifier la programmation d'un jour d'activité. Cette modification doit intervenir au plus tard 24 heures avant le début du TSV initial dès lors qu'elle avance le début du TSV ou qu'elle recule la fin du TSV de plus de 2 heures sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

Cette modification ne devra pas conduire le PNC à terminer son activité hors de sa base d'affectation si ce n'était pas prévu, sauf accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.2.2.3 - Modification d'un jour, de plusieurs jours ou d'un week-end d'inactivité programmé (OFF)

Toute modification n'est possible qu'après accord du PNC concerné moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

Ce(s) jour(s) OFF devant être restitué(s) dans les meilleurs délais et au plus tard au prochain planning édité, en respectant la demande formulée par le PNC lors de la demande de modification de son jour d'inactivité programmé.

Ceci ne pouvant conduire au non-respect du dernier alinéa du paragraphe IV 2-1-3

IV.2.3 - Limites de programmation d'une activité d'exploitation vol

La planification doit respecter les limitations d'heures de vol cale à cale suivantes :

IV.2.3.1 - Limites de programmation d'une activité d'exploitation vol PNC BASIC

- 8 heures par jour
- 85 heures par mois, sans que cela puisse entraîner plus de 100 heures pour toute périodes de 28 jours consécutifs.
- 100 h sur 28 jours glissants
- 234 h dans les 3 derniers mois
- 815 heures par année civile.
- 950 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs

IV.2.3.2 - Limites de programmation d'une activité d'exploitation vol FLEX

- 8 heures par jour
- 90 heures par mois, sans que cela puisse entraîner plus de 100 heures pour toute périodes de 28 jours consécutifs.
- 850 heures par année civile.
- 1000 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs

IV.2.4 - Courrier

IV.2.4.1 – Courrier PNC BASIC

Un courrier ne peut s'étendre sur plus de 4 jours civils hors de la base d'affectation.

IV.2.4.2 – Courrier PNC FLEX

Un courrier ne peut s'étendre sur plus de 5 jours civils hors de la base d'affectation. Il ne sera pas programmé plus de deux courriers de cinq jours civils par mois, le mois d'appartenance, en cas de chevauchement, étant déterminé par le mois le plus affecté.

IV.2.5- Temps de Service de Vol (TSV)

Le TSV est décompté en fonction des règles ci-dessous :

Début du TSV		Fin du TSV	
Avion (fonction)	MEP en avion	Taxi ou voiture en ou train	Avion (fonction)
H Bloc – 60 mn	H Bloc – 30 mn (40 mn pour les vols de mise en place au départ de Paris Charles-de-Gaulle)	H Bloc -15mn	H Bloc du dernier vol en fonction

IV.2.5.1 - Limitation du TSV

Les horaires programmés doivent permettre d'accomplir les vols conformément au TSV maximum autorisé. Dans cette optique, HOP ! doit prendre les mesures nécessaires pour modifier l'horaire ou la planification des équipages, au plus tard lorsque la durée réelle des opérations dépasse le TSV sur plus de 33% des vols réalisés dans horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

Le TSV quotidien maximal sans prolongation pour les membres d'équipages acclimatés doit être conforme au tableau suivant.

Le début de TSV du tableau ci-dessous est l'heure de référence. Cela correspond à l'heure locale du point de départ, si ce point de départ est dans une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l'heure locale à laquelle le membre d'équipage est acclimaté. En cas de services de nuit consécutifs, le nombre d'étapes est limité à 4 par service de vol.

LIMITATION DU TSV				
DÉBUT DU TSV À L'HEURE DE RÉFÉRENCE	1-2 ÉTAPES	3 ÉTAPES	4 ÉTAPES	5 ÉTAPES
05H00 – 05H14	12H00	11H30	11H00	10H30
05H15 – 05H29	12H15	11H45	11H15	10H45
05H30 – 05H44	12H30	12H00	11H30	11H00
05H45 – 05H59	12H45	12H15	11H45	11H15
06H00 – 13H29	13H00	12H30	12H00	11H30
13H30 – 13H59	12H45	12H15	11H45	11H15
14H00 – 14H29	12H30	12H00	11H30	11H00
14H30 – 14H59	12H15	11H45	11H15	10H45
15H00 – 15H29	12H00	11H30	11H00	10H30
15H30 – 15H59	11H45	11H15	10H45	10H15
16H00 – 16H29	11H30	11H00	10H30	10H00
16H30 – 16H59	11H15	10H45	10H15	09H45
17H00 – 04H29	11H00	10H30	10H00	09H30

IV- 2.6 - Temps de Service

Le Temps de Service est décompté en fonction des règles ci-dessous :

Début du TS			Fin du TS		
Avion (fonction)	MEP en avion	Taxi ou voiture et/ou train	Avion (fonction)	MEP en avion	Taxi ou voiture et/ou train
H Bloc - 60 mn	H Bloc - 30 mn (40 mn pour les vols de mise en place au départ de Paris Charles-de-Gaulle)	H Bloc -15mn	H Bloc + 30mn	H Bloc + 15mn	H Bloc + 15mn

- La programmation doit respecter les limitations de Temps de Service à 13

heures.

- Cette limitation peut être dépassée avec l'accord du membre d'équipage en cas de retour sur base avec une mise en place passive.

Tout le temps consacré à la mise en place est considéré comme du temps de service.

IV- 2.6.1 - Limitations Temps de Service PNC BASIC

- 53 heures de service par période de 7 jours consécutifs,
- 100 heures de service par période de 14 jours consécutifs, et
- 175 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période.
- 1600 heures de service par an.

Cette dernière valeur est calculée au prorata du temps de présence du PNC au sein de l'entreprise.

IV- 2.6.1 - Limitations Temps de Service PNC FLEX

- 55 heures de service par période de 7 jours consécutifs,
- 100 heures de service par période de 14 jours consécutifs, et
- 175 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période.
- 1600 heures de service par an.

Cette dernière valeur est calculée au prorata du temps de présence du PNC au sein de l'entreprise.

IV.2.7 - Prolongations de TSV :

Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure au maximum, pas plus de deux fois par période de sept jours consécutifs. Dans ce cas :

- Le temps de repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures ;
- Ou, le temps de repos après le vol est augmenté de 4 heures.
- Lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, les repos supplémentaires accordés avant et après le vol entre les deux TSV prolongés sont consécutifs.
- Les prolongations sont programmées à l'avance et limitées à un maximum :
 - De 5 étapes lorsque le TSV n'empiète pas sur la phase basse du rythme circadien ;
 - Ou, de 4 étapes lorsque le TSV empiète de 2 heures ou moins sur la phase basse du rythme circadien ;
 - Ou, de 2 étapes lorsque le TSV empiète de plus de 2 heures sur la phase basse du rythme circadien.
- Une prolongation du TSV quotidien maximal ne peut être combinée avec des prolongations résultant d'un service fractionné dans la même période de service.
- Le TSV quotidien maximal avec prolongation doit être conforme au tableau suivant :

TSV PROLONGÉ				
DÉBUT DU TSV	1-2 ÉTAPES	3 ÉTAPES	4 ÉTAPES	5 ÉTAPES
06H00- 06H14	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
06H15 – 06H29	13H15	12H45	12H15	11H45
06H30 – 06H44	13H30	13H00	12H30	12H00
06H45 – 06H59	13H45	13H15	12H45	12H15
07H00 – 13H29	14H00	13H30	13H00	12H30
13H30 – 13H59	13H45	13H15	12H45	NON AUTORISÉ
14H00 – 14H29	13H30	13H00	12H30	NON AUTORISÉ
14H30 – 14H59	13H15	12H45	12H15	NON AUTORISÉ
15H00 – 15H29	13H00	12H30	12H00	NON AUTORISÉ
15H30 – 15H59	12H45	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
16H00 – 16H29	12H30	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
16H30 – 16H59	12H15	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
17H00 – 17H29	12H00	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
17H30 – 17H59	11H45	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
18H00 – 18H29	11H30	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
18H30 – 18H59	11H15	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ
19H00 - 05H59	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ	NON AUTORISÉ

IV.2.8 - Etapes

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

IV.2.8.1 - Etapes PNC BASIC

Période horaire	Horaires de début de TS	Etapes en fonction après un repos normal RN	Nb d'étapes y compris MEP après un repos normal RN
Matin	05h00 - 05h59	4	4
Jour	06h00 - 14h59	4	4
Soir	15h00 - 17h59	4	4
Nuit	18h00 - 04h59	3	3

IV.2.8.2 - Etapes PNC FLEX

Période horaire	Horaires de début de TS	Etapes en fonction après un repos normal RN	Nb d'étapes y compris MEP après un repos normal RN
Matin	05h00 - 05h59	5	5
Jour	06h00 - 14h59	5	5
Soir	15h00 - 17h59	4	4
Nuit	18h00 - 04h59	3	3

IV.2.8.3 – Particularité ATR

Un PNC en fonction sur ATR, quel que soit son rythme d'activité, ne sera jamais programmé plus de 4 étapes. En réalisation, après accord du PNC, une MEP passive pourra être rajouté à l'issue de ces 4 étapes.

IV.2.9 – Temps de service de vol prolongé (service fractionné)

En programmation, il peut être programmé la séquence suivante :

Un service de vol comportant une étape / pause / 2 étapes + un repos réduit + un service de vol limité à une étape.

Cette séquence de programmation doit être espacée d'au moins 7 jours. Cette règle doit être vérifiée en réalisation.

Un TSV et un TS comprenant une pause peuvent être prolongés dans les conditions suivantes :

- La durée de la pause est comprise entre 6 et 10 heures en continu,
- Cette pause doit intégralement appartenir à la période 08h – 18h.
- Lorsqu'un service de vol est fractionné, celui-ci comporte au maximum 4 étapes en fonction.
- Le TSV et le TS excèdent le TSV et le TS quotidiens maximum de moins de la moitié de la durée de la pause minorée de 30 minutes, soit :
 - $TSV_{sf} < TSV_{max} + \frac{1}{2}(pause - 30 \text{ minutes})$
 - $TS_{sf} < TS_{max} + \frac{1}{2}(pause - 30 \text{ minutes})$ sans pouvoir excéder 16h30
- HOP! met à disposition de l'équipage une chambre conforme aux critères retenus dans le présent accord d'entreprise.
- La pause débute 30 minutes après l'heure bloc arrivée de la dernière étape de la

première fraction du Service de Vol et se termine 1H avant l'heure bloc de la première étape de la deuxième fraction du service de vol.

- La pause compte intégralement dans le TSV.
- Le Repos précédent un Service Fractionné ne peut être réduit.

Cette séquence de programmation doit être espacée d'au moins 7 jours. Cette règle doit être vérifiée en réalisation.

Un TSV prolongé comportant une pause peut être suivi d'un repos réduit si le service de vol qui suit le repos réduit comporte une seule étape.

Une feuille de calcul et son mode d'emploi seront mis à disposition du PNC à bord de l'avion afin de contrôler le calcul réalisé par la Production PN.

IV.2.10 - Repos.

IV2101- Repos minimal à la base d'affectation

Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant à la base d'affectation doit correspondre à une durée au moins équivalente à la période de service précédente ou à 12 heures, la durée la plus longue étant retenue.

IV.2102- Repos minimal en dehors de la base d'affectation

Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant en dehors de la base d'affectation est au moins égal à la période de service précédente ou à 10 heures, la durée la plus longue étant retenue. Cette période inclut une période de 8 heures pendant laquelle le membre d'équipage peut dormir en plus du temps nécessaire aux déplacements et à d'autres besoins physiologiques.

Ces repos doivent inclure 5 heures consécutives dans la période 23h00 / 06h00, à l'exception du repos encadré par 2 services de vol uniquement constitués de vols charter ponctuels (i.e. hors vols saisonniers) ou de « charter ponctuel plus mises en place », auquel cas le repos suivant le 2ème service de vol comportera 1 RNN.

Si le temps de trajet aéroport/hôtel est supérieur à 30 minutes, la période de repos est augmentée de deux fois la différence du temps de transfert (Tt) moins 30 minutes.

Exemple :

$Tt = \text{Temps de transfert} = 40'$ Repos mini = $10 + 2 \times (40' - 30') = 10h20$

Particularités des vols pour lesquels le PNC n'est plus acclimaté :

Hors base d'affectation, si la rotation a été réalisée dans une zone où le fuseau horaire était différent de 4 heures ou plus que celui de la base d'affectation, alors le repos sera au moins égal au temps de service précédent le repos et ne pas être inférieur à 14 heures.

IV.2103-Repos avant et après une activité sol

Par exception les repos avant ou après une activité sol (ou une Mise en Place isolée) doivent respecter les limitations définies dans le tableau suivant :

Activité avant	Repos		Activité Après
	Sur Base sans Hébergement	Hors Base et sur base avec Hébergement	
Activité Sol (ou MEP isolée)	Max de 11 heures ou TS précédent	Max de 11 heures ou TS précédent	Activité Sol (ou MEP isolée)
Activité Sol (ou MEP isolée)	Max de 12 heures ou TS précédent	Max de 11 heures ou TS précédent	Activité Vol en fonction
Activité Vol en Fonction		Max de 10 heures ou TS précédent	Sol (ou MEP isolée)

IV.211- Repos réduit

Tout repos inférieur au repos normal est un repos réduit

Le repos ne peut pas être réduit lorsque :

- Le repos est pris à la base d'affectation
- Le TSV qui lui succède débute avant 05H00 locale
- Une activité sol le précède ou lui succède

Le repos peut être réduit dans les conditions suivantes :

- Les services de vol ne comportent pas d'étapes en fonction de plus de trois heures cale à cale,
- Le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de deux fuseaux horaires de sa base d'affectation.
- Le temps de repos programmé à l'hôtel n'est pas inférieur à 7 heures 30 minutes dont au moins 5 heures consécutives dans la période de 23H à 06H sont comprises dans la phase basse du rythme circadien.
- Si le temps de trajet aéroport/hôtel est supérieur à 15 minutes, la période de repos est augmentée de deux fois la différence du temps de transfert (Tt) moins 15 minutes.
- HOP! ne programme pas plus de deux repos réduits entre deux périodes de repos de 36 h incluant deux nuits locales chacune
- Le TSV maximum suivant un repos réduit est raccourci de l'insuffisance.
- Après un repos réduit et le service de vol qui s'ensuit, le temps de repos avant d'entreprendre un nouveau temps de service est obligatoirement supérieur ou égal au temps de repos minimal spécifié au paragraphe IV – 5.1 « Repos minimal », allongé de l'insuffisance. Ce repos est d'une durée minimum de 20 heures et il inclut une nuit locale.
- Entre une rotation en repos réduit (jour 1 et 2) et une rotation incluant un départ matinal (service commençant avant 8h01) au départ de sa base d'affectation (Jour 3), la compagnie prend en charge l'hébergement du PNC sur sa base d'affectation, s'il en fait la demande avec un délai minimum de prévenance de 7 jours. En cas de demande tardive et inférieur à ce délai, la chambre sera attribuée mais dans des catégories d'hôtel pouvant être différentes de celles habituellement utilisées pour le PNC (en cas d'indisponibilités de chambres vacantes dans les hôtels conformes aux critères retenus dans le présent accord d'entreprise.)
- Une prestation est fournie à bord pour tout service de vol précédent un repos réduit.
- Le nombre d'étapes en fonction effectuées avant un repos réduit est de 5 au maximum,
- Le nombre d'étapes en fonction effectuées après un repos réduit est de 3 au maximum,

- Il ne sera pas programmé deux rotations de type 5/3 (5 étapes en fonction le jour J et 3 étapes en fonction le jour J+1) avec repos réduit sur 4 jours consécutifs, et en régulation, un PNC ne pourra effectuer 2 rotations de type 5/3 avec repos réduit consécutives plus de 2 fois dans un même mois.
- Aucun des deux services de vol d'un 5/3 ne peut être un service de vol fractionné.
- En cas de chevauchement sur 2 mois consécutifs, le 5/3 sera comptabilisé sur le mois précédent s'il ne comporte qu'un seul 5/3.
- Le nombre d'étapes respectent les règles suivantes :

IV.211.1- Repos réduit PNC BASIC

Période horaire	Horaires de début de TS	Etapes en fonction avant un Repos Réduit	Etapes en fonction après un Repos Réduit	Nb d'étapes y / le MEP après un Repos Réduit
Matin	05h00-05h59	N/A	3	3
Jour	06h00-14h59	3	3	3
Soir	15h00-17h59	3	N/A	N/A
Nuit	18h00-04h59	1	N/A	N/A

IV.211.2- Repos réduit PNC FLEX

Période horaire	Horaires de début de TS	Etapes en fonction avant un Repos Réduit	Etapes en fonction après un Repos Réduit	Nb d'étapes y / le MEP après un Repos Réduit
Matin	05h00-05h59	N/A	3	3
Jour	06h00-14h59	5	3	3
Soir	15h00-17h59	3	N/A	N/A
Nuit	18h00-04h59	1	N/A	N/A

IV.211.3–Repos compensateur (RC)

Dès lors que le cumul de compteur RC atteint 24H, il donne lieu à une journée de Repos Compensateur.

Lorsqu'il est dû, le jour de repos compensateur est programmé sur demande du PNC dans les trois prochains plannings à paraître et est systématiquement accolé (sauf demande contraire du PNC) à un jour d'inactivité. Ce jour peut faire l'objet d'un desiderata de la part du PNC.

La prise de ce jour de repos entraine la décrémentation du nombre de jour d'activité annuelle pour l'année IATA concerné

Chaque PNC est informé mensuellement de son compteur RC.

Chaque repos réduit effectué vient créditer le compteur RC de 2H.

La transformation d'un repos normal en repos réduit crédite le compteur RC de 6H.

IV.12 - Horaires perturbateurs

Une période de repos incluant une nuit locale doit être planifiée entre un premier service de vol incluant une arrivée tardive ou service de nuit et un deuxième service de vol incluant un

départ matinal.

Si le PNC réalise 4 ou plus activités nocturnes, départs matinaux ou arrivées tardives, entre 2 périodes de repos étendus, le second repos étendu est augmenté jusqu'à 60 heures.

Le repos suivant une activité vol incluant un départ matinal (jour 1) et précédant une rotation en repos réduit (jours 2 et 3) contient une nuit locale. Sur cette séquence le jour 2 ne peut débuter par un départ matinal. Les séquences de planning avec 3 départs matinaux consécutifs (service commençant avant 08H01) suivies de 2 rotations en repos réduits ne sont pas autorisées.

IV.2.13 - Mises en place (MEP)

Les mises en place appartenant à un service de vol, les mises en place isolées précédant une activité vol ou une activité sol doivent respecter la règle suivante :
Sauf accord du PNC, la somme des durées des tronçons de mise en place ne peut excéder quatre heures dans huit heures de temps de service. Ces valeurs peuvent être dépassées, avec accord du PNC, et uniquement s'il s'agit d'une MEP passive.

Par ailleurs, pour toutes les mises en place :

Les références des temps programmés des mises en place voiture sont données par le sites www.viamichelin.fr ou à défaut www.mappy.com d'aéroport à aéroport. Les PNC ne pourront être tenus responsables des retards liés aux conditions météo ou de circulation. La référence des temps programmés de mises en place passives est donnée par les temps commerciaux publics.

Les délais de présentation pour une MEP sont intégrés dans le décompte du Temps de service, majorés si nécessaire par les temps de transfert. Le temps de transfert est fixé forfaitairement à 15 minutes mais doit être majoré en fonction des temps réels de liaison constatés.

Les mises en place actives inférieures à 1h30 (programmé à l'aide du site www.viamichelin.fr ou à défaut www.mappy.com) peuvent être refusées par le PNC.

Les mises en place actives d'une durée supérieure à 1h30 (programmé à l'aide du site www.viamichelin.fr ou à défaut www.mappy.com) ne sont autorisées qu'avec l'accord du PNC.

IV.2.14- Levers tôt

IV.2.14.1- Levers tôt PNC BASIC

Le nombre de jours d'activité consécutifs commençant avant 08h01 est limité à 2.

IV.2.14.2- Levers tôt PNC FLEX

Le nombre de jours d'activité consécutifs avant 08h01 est limité à 3.

IV.2.15 - Activité d'exploitation sol et activité mixte

IV.2.15.1 - Activité d'exploitation sol

Le temps de service pour les activités d'exploitation sol est décompté forfaitairement à 8 heures par activité (une activité étant comprise entre deux périodes de repos). La

programmation doit respecter la limitation de temps de service réellement effectué de 13 heures maximum, mises en place comprises.

Les visites médicales prévues par la législation (visites médicales du travail) ne nécessitent pas de jour OFF préalable ou consécutif.

A l'issue d'une activité d'exploitation sol il sera programmé un repos minimum de 12 heures ou égal au temps de service réellement effectué. Lorsque ce repos précède une activité vol, il doit inclure 5 heures consécutives dans la période 23 heures/6 heures.

Cas particulier des maintiens de compétence PNC PARTICULARITÉ BASIC :

Sauf accord du PNC, le stage de maintien de compétences (cours au sol) doit être précédé et suivi d'un repos périodique ou d'une journée de mise en place liée au maintien de compétences, elle-même précédée ou suivie d'un repos périodique.

IV.2.15.2 - Activité mixte

Il ne peut y avoir, au sein d'un même jour civil, de cumul d'une activité sol et vol, sauf dans le cas des Visites Médicales du Travail, dérogation particulière, ou dans le cas des instructeurs, cadres, et chargés de mission pour lesquels ce cumul est possible.

Cas particulier des visites médicales du travail (VMT)

Le recours à une programmation en activité mixte des visites médicales est possible, dans le respect des dispositions suivantes :

Les visites médicales du travail seront préférentiellement programmées le même jour qu'une visite CEMPN lorsque cela est possible.

Dans ce cas, les règles concernant la visite CEMPN doivent être respectées.

A défaut d'une telle programmation, il est possible de programmer la VMT avant une activité vol comportant au maximum 4 étapes en fonction, et sous réserve du respect des Temps de Service définis au chapitre IV -2.3.4.

Dans ce cas, et si aucune mise en place n'est prévue, le début du TS est calculé 15 minutes avant l'heure de rendez-vous et l'amplitude liée à la VMT est fixé forfaitairement à 2 heures.

En cas de retard avéré du médecin du travail, le PN donnera priorité à l'activité vol. La visite sera dans ce cas reprogrammée dans les meilleurs délais.

La VMT peut être par ailleurs programmée en même temps que toute autre activité d'exploitation sol dans la limite du TS afférent.

En matière de rémunération, les principes de l'article III 3 2 s'appliqueront.

Par ailleurs, l'éventuelle activité vol sera rémunérée selon les principes de l'article III 3 1

IV.2.16 - Activité lors des fêtes de fin d'année

Si un PNC exprime le souhait d'être libéré d'activité sur l'une des 2 fêtes, Noël (qui comporte la journée du 25 décembre et la journée du 24 décembre) ou Nouvel An (qui comporte la journée du 01 janvier et la journée du 31 décembre) HOP! lui garantit d'être libre sur une de ces deux fêtes via un desiderata de repos.

Une prime de NOEL sera attribuée à chaque PNC volant sur une de ces 2 fêtes tel que défini dans le chapitre III.7.3.

A leur demande, les couples de navigants (mariés, concubins ou pacsés et déclarés

comme tels à l'entreprise) seront libérés sur la même fête.

Un PNC qui souhaiterait travailler sur les deux fêtes se verrait attribuer une bonification à sa prime de NOEL tel que défini dans le chapitre III.7.3.

IV.2.17 - Particularité des Services de Vol incluant une ou plusieurs étapes égales ou supérieures à 4H00 de temps d'étape.

IV.2.17.1 - Domaine d'application :

Pour la réalisation des vols susvisés, la limitation de 4H00 par étape n'est pas applicable.

IV.2.17.2 - Limites de programmation d'une activité d'exploitation vol :

La planification doit respecter les limitations d'heures de vol cale à cale suivantes :

- 10 heures de vol cale à cale par service de vol, dès lors que la durée d'une des étapes du courrier est supérieure ou égale à 4 heures.

Conformément au titre IV.211, les courriers incluant ces chaînes charter ne peuvent inclure un repos réduit. Le repos normal est défini dans l'article IV.2102(en escale hors base d'affectation, il doit être supérieur ou égal à 10h00 ou au temps de service précédent, le plus important des deux).

IV.2.17.3 - Etapes :

Lorsqu'au cours d'un temps de service, la durée d'une ou plusieurs étape(s) en fonction est supérieure à 4h00, la programmation du nombre d'étapes en fonction est limitée à 3.

IV.2.17.4 - Mises en place :

Les dispositions de l'accord PNC IV.2.13 sont modifiées comme suit :

- la somme des durées des tronçons de mise en place ne peut excéder quatre heures dans huit heures de temps de service, à l'exception des mises en places faisant partie d'un TSV précédant, suivant ou incluant une étape supérieure à 4H00 de temps bloc pour couvrir les irrégularités d'exploitation survenant au cours de ces chaînes charter.

IV.2.17.5 - Programmation :

Aucun desiderata ne sera pris en compte pour la programmation des chaînes charter incluant une ou plusieurs étapes égales ou supérieures à 4h00.

Aucun acte d'instruction ou de contrôle ne sera programmé sur ces chaînes « charter »

A l'issue du Service de Vol incluant une ou plusieurs étapes égales ou supérieures à 4H00 de temps bloc, seules les activités suivantes peuvent être programmées :

- Mise(s) en place retour base d'affectation, sans lever tôt (Accord PNC IV.2.14).
- Une étape en fonction (positionnement avion), et, si nécessaire, suivie de mise(s) en place passive, retour base d'affectation, sans lever tôt (ACPN IV.2.14)

Un repos périodique sera programmé à l'issue du courrier incluant une ou plusieurs étapes égales ou supérieures à 4H00 de temps de vol « cale à cale ».

IV.2.17.6 - Divers :

La définition des prestations équipages et les conditions de travail du PNC seront étudiées en réunion avec le CHSCT. Par ailleurs, une prestation (plateau-repas froid amélioré) sera fournie pour chaque étape de plus de 4H00, ainsi que sur les vols des 24,25,31 décembre et 1^{er} janvier.

IV.3 - REGLES DE REALISATION

IV.3.1 - Préambule

Le service de vol est considéré comme engagé à compter de l'heure programmée de début de service de vol. La référence est l'heure de l'appel téléphonique.

Périodes horaires	Horaire de début de TS	Déprogrammation possible
Matin	De 05 heures à 09 heures 59	La veille jusqu'à 23 heures
Autre	De 10 heures à 23 heures 59	2 heures avant le début du TDT

En réalisation, le programme du courrier (service de vol ou repos) peut être modifié lorsque toutes les règles applicables en programmation, complétées des règles de réalisation ci-après, sont respectées.

Un activité finissant (TS), suite à une irrégularité, après 23H59, ne peut être suivie le même jour d'une activité vol, sauf une MEP passive, avec accord du PNC.

IV.3.2 - Modification de l'activité en réalisation

Sauf impossibilité avérée, les modifications d'activité en réalisation font l'objet d'une confirmation écrite communiquée au PNC

Lorsque le PNC :

- Se présente à l'aéroport et qu'il ne peut effectuer son courrier par suite de modifications décidées par la Compagnie,
- Voit son activité annulée, et cette annulation est communiquée à moins de 3H30 du début de TSV

Il peut, à l'initiative de la Régulation PN :

- Soit rester joignable dans les limites de l'amplitude initialement programmée, afin de se voir réattribuer un courrier de substitution ou prendre la suite du courrier initialement programmé. Dans ce cas, la Compagnie prend en charge, à la demande du PNC, le stand-by conformément aux articles IV.4.2, IV.4.3.1 et IV.4.4.
- Soit être libéré de service, dans les 2 heures qui suivent l'heure de départ initialement programmée. Dans ce cas, il ne pourra être réengagé pour un autre courrier qu'après un temps de repos minimum de 12 heures commençant 30 minutes après que l'annulation de son courrier ait été portée à sa connaissance.

IV.3.2.1 – POUR LES PNC BASIC

- Soit se voir attribuer un courrier de substitution ; son utilisation doit alors rester dans le cadre des limitations fixées en IV 2.3.4 ci-dessus. Dans ce cas, l'heure prévue de retour de ce courrier de substitution ne doit pas être supérieure de plus d'une heure à celle programmée de retour du courrier initial. Cette dernière limite peut être dépassée avec l'accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.3.2.2 - PNC FLEX

- Soit se voir attribuer un courrier de substitution ; son utilisation doit alors rester dans le cadre des limitations fixées en IV 2.3.4 ci-dessus. Dans ce cas, l'heure

prévue de retour de ce courrier de substitution ne doit pas être supérieure de plus de deux heures à celle programmée de retour du courrier initial. Cette dernière limite peut être dépassée avec l'accord du PNC moyennant une prime d'incitation telle que définie au paragraphe III.7.1

IV.3.3 - Evénement en exploitation :

Suite au déclenchement d'une phase de détresse ou d'urgence (accident aérien ou procédure déclenchée par message « MAYDAY ») n'ayant pas d'autres conséquences immédiates que l'inaptitude du PNC à exercer son activité du fait du stress intense ressenti, ou de l'appréciation, par son encadrement d'un éventuel problème d'application ou de respect de procédures opérationnelles, l'une des procédures suivantes doit être appliquée :

- Soit, à l'initiative du PNC concerné qui en aura avisé le cadre de permanence PNC ou de l'encadrement PNC :
 - L'activité programmée peut être interrompue pour une période initiale de 24 heures. Durant cette période, le PNC est considéré comme en repos normal en escale.
- Soit, à l'initiative de l'encadrement PNC :
 - Le PNC peut être déprogrammé pour une durée qui sera déterminée par l'encadrement PNC en accord avec le PNC concerné. Il sera considéré *en « OFF »* le(s) jour(s) concerné(s).

Pendant cette période, la Compagnie s'assure du soutien psychologique requis par la situation vécue par l'équipage.

Une fois tous les éléments de l'événement réunis, elle procède à l'audition de l'équipage.

Lors de cet entretien, le PNC peut requérir l'assistance d'un autre membre du personnel navigant de HOP ! Cet entretien doit permettre à l'encadrement PNC de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour autoriser l'équipage à reprendre son activité normale en toute sécurité.

Dans tous les cas, il appartient à l'encadrement PNC de décider d'une éventuelle sanction disciplinaire s'il est établi la faute manifeste de l'équipage. Cette éventualité donne lieu à une convocation distincte de l'audition décrite ci-dessus.

IV.3.4 - Circonstances Imprévues pendant les opérations de vol effectives Pouvoir discrétionnaire du Commandant de Bord :

Compte tenu de la nécessité d'un contrôle particulier des cas visés ci-après, au cours de l'opération effective de vol, qui commence à l'heure de présentation, les limites des temps de service, de temps de service de vol et les temps de repos prévus dans la présente partie peuvent être modifiés en cas de circonstances imprévues.

De telles modifications doivent être acceptables par le commandant de bord après acceptation de tous les membres de l'équipage requis réglementairement et, en tout état de cause, respecter les conditions suivantes :

- Le TSV quotidien maximal résultant de l'application du paragraphe IV. 2.3.2 ne peut

- être augmenté de plus de deux heures ;
- Si, au cours de l'étape finale d'un TSV, la prolongation autorisée est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, le vol peut être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou un autre aéroport ; et
- Le temps de repos suivant le TSV peut être réduit mais doit être au moins aussi long que le TS précédent et ne peut jamais être inférieur à 10H00 effectives.
- En cas de circonstances imprévues pouvant entraîner une fatigue importante, le commandant de bord réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

Le commandant de bord présente à l'exploitant un rapport lorsqu'un TSV est prolongé ou qu'un temps de repos est réduit à sa discrétion.

Lorsque la prolongation d'un TSV ou la réduction d'un temps de repos est supérieure à une heure, l'exploitant adresse à l'autorité compétente, au plus tard vingt-huit jours après l'événement, une copie du rapport, dans lequel il inclut ses observations.

L'exploitant met en place un processus non punitif pour l'utilisation du pouvoir discrétionnaire visé par la présente disposition et le décrit dans le manuel d'exploitation.

Lorsque le pouvoir discrétionnaire du commandant de bord est utilisé pour un Service de Vol prolongé, le TSV quotidien maximal doit être utilisé pour calculer les limites du pouvoir discrétionnaire du commandant de bord.

Lorsque le pouvoir discrétionnaire du Commandant risque d'être engagé, un message (3 exemplaires, ou fiche spécifique du dossier de vol, ou ACARS) est communiqué à l'équipage spécifiant les horaires de fin de TSV/TS sans marge et les horaires de TSV/TS avec utilisation du pouvoir discrétionnaire. Chaque membre d'équipage sera tenu de signer le document s'il accepte que la marge soit engagée. Un exemplaire est laissé dans l'enveloppe de vol, le second remis à l'escale et un troisième restera en possession du Commandant de Bord, qui informera les services opérationnels de l'accord ou du refus.

IV.4 - CONDITIONS D'EXPLOITATION

IV.4.1 - Bases d'affectation

Sur chaque aéroport correspondant à une base d'affectation, l'ensemble des PNC doit pouvoir disposer d'une salle équipée :

- D'un local fermé afin de pouvoir se changer
- D'une borne intranet et de son imprimante en état de fonctionnement
- D'un téléphone pour joindre les services opérationnels de la compagnie
- De panneaux d'affichage pour consulter :
 - La Liste de Classement Professionnel en vigueur
 - Les communications de la Direction et de toutes les organisations professionnelles

A sa base d'affectation, le PNC doit disposer :

- D'un casier nominatif pour recevoir les différents courriers.
- De moyens de communication permettant à chaque PNC de transmettre et de recevoir toute information administrative liée à ses activités professionnelles (notes

de frais, desiderata, demande de congés, rapport, billet de MEP).

Tout PNC doit disposer sur chaque aéroport lié à sa base, d'une place de stationnement proche des aérogares.

A la demande du PNC, cette mesure pourra s'appliquer à un autre aéroport de son choix. Cette facilité reste à la charge de la compagnie.

IV.4.2 - Prestations : principes d'attribution

L'attribution des prestations PNC doit respecter les règles suivantes :

Hôtel : une chambre sera mise à la disposition de chaque PNC lors des repos en escale et pour chaque coupure supérieure ou égale à six heures bloc.

Un PNC programmé en activité avec un TS débutant avant 8H31 peut demander la réservation d'une chambre d'hôtel pour la veille au soir.

Le PNC ne désirant pas utiliser la chambre d'hôtel réservée est tenu d'informer par e-mail ou par téléphone les services en charge de la logistique PNC ou de la régulation PN au plus tard avant 16H00 la veille.

Un PNC programmé en activité avec un TS terminant après 21H30 peut demander la réservation d'une chambre d'hôtel pour le soir.

En cas d'annulation après 18h00 d'une activité, le PNC aura la possibilité de se voir attribuer, à sa demande, une chambre d'hôtel (ou après 15H00 si une autre activité est reprogrammée le lendemain après annulation).

Salle de repos : une salle de repos sera mise à la disposition du PNC si une escale est de durée inférieure à 6 heures bloc et supérieure à 3 heures bloc, sauf si la commission de rotations statue, sur une ou plusieurs lignes identifiées, que la mise à disposition d'une salle de repos n'est pas nécessaire.

Ce doit être une pièce calme, confortable, climatisée lorsque les conditions climatiques l'exigent, avec réglage possible de la lumière, équipée d'un ou plusieurs canapés. Elle est interdite au public. Elle se situe dans l'enceinte de l'aéroport et doit pouvoir être rejointe rapidement (dix minutes maximum).

La salle de repos doit être équipée d'un nombre suffisant de postes de repos pour chaque membre d'équipage. Si ce n'est pas le cas une chambre d'hôtel sera réservée pour chaque PNC.

S'il n'existe aucune salle de repos, une chambre d'hôtel sera réservée pour chaque PNC.

Ces salles de repos doivent faire l'objet d'une visite du CHSCT PNC dans le cadre des inspections trimestrielles.

Voiture en escale : un véhicule est mis à la disposition d'un équipage lorsque la durée du repos en escale est supérieure ou égale à 16h45 (sans que cette valeur puisse être inférieure à 18 heures bloc).

IV.4.3 - Hôtel

IV.4.3.1- Chambre d'hôtel

Les chambres d'hôtel mises à disposition du PNC doivent correspondre au minimum à un standard d'un hôtel 4 étoiles et être individuelles et privative pour chaque PNC, confortables, climatisées, équipée d'un lit double, correctement meublées, avec télévision,

bouilloire, disposer d'une salle de bain et de toilettes individuelles, suffisamment ventilée, et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons 24H/24, 7 jours/7 et d'une connexion wifi gratuite.

Le niveau de sécurité doit être au niveau des normes hôtelières en vigueur.

Elles doivent garantir un niveau de bruit le plus faible possible à toute heure du jour et de la nuit et laisser le contrôle individuel de la lumière et de la température, avec possibilité d'occultation totale de la lumière.

Le temps de trajet hôtel aéroport et inversement est défini sur le site www.viamichelin.fr ou à défaut www.mappy.com

IV.4.3.2 - Choix initial d'un hôtel

Le CHSCT PNC valide avant chaque saison programme le choix des hôtels.

Le CHSCT PNC valide avant chaque saison programme les conditions de transfert (durée, moyens de transport etc.) et vérifie que les durées de transfert ne sont pas supérieures à 30 minutes par transfert. Cette durée ne peut 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.

IV.4.3.3 - Changement d'un hôtel

A la demande de l'une des parties, un projet de changement d'hôtel doit être en premier lieu soumis en réunion mensuelle des Délégués du Personnel et du CHSCT PNC. Si la direction, les délégués du personnel et le CHSCT PNC estiment cette demande justifiée, au vu des éléments présentés, la direction disposera d'un délai d'un mois pour proposer une solution ou un nouvel hôtel correspondant aux normes définies conformément au chapitre précédent, ceci sous réserve des obligations contractuelles liant la compagnie au prestataire. Cette proposition doit être validée par le CHSCT PNC.

IV.4.3.4 - Echanges logistiques

A compter du 1 juillet 2017, la compagnie met en place un compte de points « logistique » individuel crédité comme suit :

- Le PNC a la possibilité de renoncer à un tronçon de MEP avion. Chaque annulation est valorisée pour 5 points.
- Le PNC a la possibilité de renoncer à un tronçon de MEP train. Chaque annulation est valorisée pour 4 points.
- Le PNC a la possibilité de renoncer à l'hébergement d'une nuitée due au titre du chapitre IV.4.2, à l'exception des réservations faites dans le cadre des repos réduits, des réserves aéroports, des services fractionnés, des arrivées tardives et des départs matinaux. Chaque annulation est valorisée pour 3 points.
- Le PNC a la possibilité de renoncer à l'hébergement d'un Day-Use réservé par la compagnie à l'exception de ceux réservés dans le cadre des services fractionnés.

Chaque annulation est valorisée pour 3 point.

- Le PNC a la possibilité de renoncer à location d'une voiture dont il serait le seul à bénéficier. Chaque annulation est valorisée pour 2 points.

Pour être prises en compte, les annulations d'hébergement doivent être communiquées au service logistique PN par mail (logistiqueprog@hop.fr) au plus tard le vendredi précédant la semaine concernée.

Le PNC fait annuler sa MEP organisée par la Compagnie, avant 18 heures la veille de la MEP pour être prises en compte.

La demande d'annulation de la location de véhicule doit être faite par le PNC au moins 3 jours avant l'activité programmée.

Les points sont utilisables pendant une durée de 18 mois, à l'issue de cette période, le PNC en perd le bénéfice. En contrepartie, le PNC pourra bénéficier :

- Du remboursement d'un R1 ou de la prise en charge d'un billet d'avion, s'il n'y a pas de R1 disponibles à la vente (uniquement pour des billets au départ et à l'arrivée de la zone euro et de la plateforme de Genève). Cette prise en charge entrainera un débit de 5 points.
- De la prise en charge d'un billet de train en première classe. Cette prise en charge entrainera un débit de 4 points
- De la prise en charge d'une nuit d'hôtel sur une des bases d'affectation de HOP! la veille ou lors d'une journée d'activité, alors que celle-ci n'était pas due selon les principes d'attribution définis dans le titre IV.4.2. Cette prise en charge entrainera un débit de 3 points.
- De la prise en charge d'un « Day-use » sur une des bases d'affectation de HOP! lors d'une journée d'activité, alors que celle-ci n'était pas due selon les principes d'attribution définis dans le titre IV.4.2. Cette prise en charge entrainera un débit de 3 points.
- De la prise en charge de la location d'un véhicule de catégorie B dont il serait le seul à bénéficier. L'ensemble des frais connexes : carburant, péage, kilométrage supplémentaire restant à la charge du PNC. Cette prise en charge entrainera le débit de 2 points.

Les demandes de réservation d'hôtel, de remboursement de R1, de prise en charge avion, train, doivent se faire par mail au service logistique (logistiqueprog@hop.fr) dans la semaine qui suit l'édition des plannings, toutefois, les demandes faites plus tardivement, y compris lors d'une régulation d'activité seront traités.

Chambres :

L'attribution des chambres se fera prioritairement sur les hôtels de la plate-forme, dans des hôtels pouvant être différents de ceux habituellement utilisés pour les PNC, mais conformes aux critères définis au titre IV. Ces nuits d'hôtel n'apparaîtront pas sur le planning des intéressés.

Avion ou train :

La date du voyage doit correspondre à la date du jour de la MEP aller annulée (ou la veille) pour le début d'un courrier, ou à la date du jour de la MEP retour annulée (ou le lendemain) pour la fin d'un courrier. Le PNC reste responsable des prises de repos telles que définis dans le présent accord.

Les mises en place pour convenance personnelle avant courrier peuvent être anticipés sur un jour OFF précédant ou suivant immédiatement ce courrier.

Ces dispositions feront l'objet d'une réunion de suivi avec les organisations syndicales d'ici fin 2017.

IV.4.4 - Voie de surface

IV.4.4.1 - Voiture

La catégorie des véhicules éventuellement utilisés pour les déplacements par voie de surface est déterminée en fonction du nombre de membres d'équipage et de la capacité des loueurs sur place.

Nombre des membres d'équipage = 1 à 2 catégorie B.

Nombre des membres d'équipage = 3 à 4 catégorie D.

Nombre des membres d'équipage > 4 catégorie Monospace

Dans les escales où cela s'avérerait nécessaire, les véhicules devront être climatisés.

Véhicules en escale

Si ce véhicule fait l'objet d'une location, seuls les 250 premiers kilomètres par tranche de 24 heures sont à la charge de la Compagnie. Tout dépassement est facturé au titulaire du contrat de location. Cette prestation sera renouvelée si le temps de repos bloc programmé est supérieur à 24 heures.

Les frais annexes (péages, stationnements, etc.) sont à la charge de l'équipage et ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

L'équipage est entièrement responsable de l'utilisation de ces véhicules et des conséquences liées à cette utilisation, il est rappelé entre autres que les PV sont à la charge exclusive de l'équipage.

IV.4.4.2 - Trains

Les mises en place en trains doivent être prévues en 1ere classe
Néanmoins, la priorité doit être donnée aux mises en place aérienne.

IV.4.5 - Repas

IV.4.5.1 - Repas au sol

C'est un repas chaud pris à table à discrétion du PNC, pendant un temps d'arrêt d'une durée minimale de 2 heures bloc.

IV.4.5.2 - Attribution des prestations

Les dispositions réglementaires prévoient qu'« un membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer de manière à ce que ses performances ne soient aucunement affectées », en particulier lorsque le TSV dépasse six heures. HOP! s'assure du respect de cette disposition.

Sont considérées : la possibilité de s'alimenter lors de l'escale ou par la mise à disposition d'une prestation : petit déjeuner, en-cas ou collation.

La programmation des rotations ne doit pas entraîner plus de quatre en-cas successifs, sauf accord du PNC.

Le plan de prestations sera validé par le CHSCT PNC.

Un en-cas est mis à bord, à la disposition du PNC, lorsqu'il ne dispose pas de 2 heures de temps d'arrêt bloc pendant la période comprise entre 12h00 et 15h00 pour le déjeuner, et 19h00 et 22h00 pour le dîner, sauf si la commission de rotations statue, sur une ou plusieurs lignes identifiées, que la mise à disposition d'un en-cas n'est pas nécessaire.

Une prestation de petit-déjeuner sera mise à la disposition du PNC en cas de décollage programmé avant 08h00 locales.

La composition type du petit déjeuner sera la suivante :

Une viennoiserie, un petit pain, du beurre, de la confiture, un produit contenant des protéines (viande, poisson, jambon ou œuf), un fromage ou laitage, un fruit ou une salade de fruits. La prestation peut varier en fonction des possibilités de mise à bord des escales de départ.

La composition type de l'en-cas sera définie par le CHSCT PNC.

NB : Il est précisé que l'attribution d'un en-cas ne se fait que pour un PNC en fonction, selon les modalités d'attribution définies dans ce chapitre, et qu'il ne peut être consommé au cours du vol d'apport, à la vue des autres passagers.

Pour le PNC en MEP préalablement ou suivant une activité vol avec un temps d'escale (entre MEP et vol en fonction ou vol en fonction et MEP) inférieur à 2h00 dans la période comprise entre 12h et 15h, un en-cas sera mis à bord lors de la première ou de la dernière étape en fonction.

La composition type d'une collation sera définie par le CHSCT sur la base minimale d'un plat froid, d'une portion de fromage, d'une portion de beurre, d'un yaourt ou d'une compote, d'un dessert, de pains.

IV.5 - COMMISSION DE SUIVI ET DE CONTROLE DES ACCORDS

La Commission de suivi et de contrôle des accords est chargée du contrôle, de la programmation et de l'application de l'accord d'entreprise.

IV.5.1 - Composition

La ci-après nommée « Commission » est composée d'un nombre équivalent de membres de la Direction et des organisations professionnelles. Celles-ci seront représentées par :

- Les DS de chaque syndicat signataire de l'accord.
- Les DP titulaires.

Les représentants désignés disposeront préalablement à la réunion d'une journée d'activité exploitation sol pour procéder à l'examen de l'ordre du jour.

La présidence de la Commission de suivi et de contrôle des Accords est assurée par un représentant de la Direction désigné à cet effet.

IV.5.2 - Mission

La commission contrôle la mise en œuvre des régies établies dans l'accord et leur suivi, en particulier :

- Les conditions de mises en œuvre des règles
- L'interprétation éventuelle des règles
- Les propositions d'adaptation de ces règles, celles-ci devant toujours favoriser la sécurité.

Cette liste n'est pas exhaustive.

La mission de la Commission n'interfère pas et ne fait pas obstacle au rôle dévolu aux Délégués du Personnel et à l'éventuelle intervention des Délégués Syndicaux.

IV.5.3 - Fonctionnement

La Commission se saisit ou est saisie par la Direction, les organisations syndicales signataires de l'accord ou les Délégués du Personnel de toute difficulté relative à l'interprétation ou à la mise en œuvre des règles. Elle doit se réunir au minimum une fois par saison programme ou à la demande de l'une des parties avec une anticipation de quatre semaines.

Les réunions auront lieu sur convocation de la Direction au siège de la compagnie, pendant deux jours consécutifs, pouvant être réduits d'un commun accord.

Les conclusions de cette commission sont contractualisées et diffusées à l'ensemble du PNC.

Si nécessaire, elle fait appel pour ses travaux à des experts de la Direction, des organisations syndicales signataires de l'accord ou à des experts agréés.

Les modifications éventuelles devront être négociées entre les parties signataires et ne seront appliquées en aucun cas sans l'approbation des délégués syndicaux et de la Direction.

En cas de problème exceptionnel et ponctuel nécessitant une réponse rapide afin de permettre de lever une contestation d'interprétation, la commission devra mettre en œuvre d'un commun accord un système de réponse rapide limité à la consultation d'un seul représentant de chaque partie.

Faute d'accord entre les parties, le Directeur de l'Exploitation Aérienne convoquera la commission d'interprétation et d'arbitrage.

IV.6 - COMMISSION TECHNIQUE DE ROTATION

IV.6.1 - Composition

Cette commission est composée :

- Des délégués syndicaux PNC représentée au sein du collège PNC.
- Des délégués du personnel titulaires.
- Des représentants du CHSCT PNC.
- De représentants de la direction.

IV.6.2 - Fonctionnement

La commission se réunit au plus tard 15 jours avant le début de chaque saison IATA pour la présentation du programme et des prévisions de rotation et d'hébergement. Les documents suivants seront communiqués aux représentants du PNC programmés pour cette réunion :

- Une semaine type du programme des vols de la saison concernée (ARP),
- Les rotations types par secteur, base, fonction (Pairing),
- La répartition des effectifs et l'affectation des lignes par secteur, base, fonction, besoins opérationnels
- La liste des hôtels retenus pour la saison ainsi que le temps de trajet entre l'hôtel et l'aéroport,
- Les temps de trajet voiture des mises en place les plus couramment utilisées,
- La liste des vols charter pour le programme considéré.
- L'identification des vols bi-classes.
- Les délestages connus sur la saison.

La première journée est consacrée à la présentation des rotations et, au cours d'une seconde journée, sont présentées les modifications de montage des rotations demandées et acceptées, ainsi que le plan d'armement des plateaux équipages et la liste des hôtels retenus pour la saison.

Les remarques complémentaires relatives aux découpes de rotation intervenant en cours de saison seront communiquées (par écrit) à la Direction de la Production PN qui apportera une réponse par le même moyen, et communiqués lors de la réunion suivante.

A chaque modification importante du programme des vols et en décembre pour le programme « hiver », en juin pour le programme « été », les modifications intervenues et à venir (délestages inclus) depuis les dernières réunions sont communiquées aux membres de la Commission des Rotations.

En cas de litige en cours de saison, une commission exceptionnelle peut être déclenchée sous 3 semaines dès lors que la moitié des syndicats signataires de l'accord ou la direction le jugent nécessaire.

La Commission peut être amenée à décider, dans certains cas, de déroger à certaines règles d'attribution de prestations comme prévu aux chapitres IV-4.2 et IV-4.7.3. Dans ce cas, elle peut être amenée à voter et le vote s'effectue à la majorité des Représentants du Personnel présents.

IV.6.3 - Missions

Au cours de ces réunions seront examinés par la commission les sujets ayant trait aux conditions de travail du PNC tels que :

- le programme des vols
- les temps moyens pour validation
- la situation des effectifs par secteur/fonction/base, y compris sous-effectifs et sureffectifs en fonction des besoins du programme (nombre de PN inscrits et de PN « Equivalent Temps Plein » (EQPT).
- les rotations et leur découpe
- les contraintes de programmation
- l'intendance dont entre autres les conditions d'hébergement.

Chacun des points fera l'objet d'un examen conjoint par tous les membres de la commission. Les conclusions de la commission, ses recommandations, les points d'accord et de désaccord rencontrés seront clairement mentionnés dans un procès-verbal remis à la direction de l'exploitation aérienne qui devra indiquer et communiquer les décisions qui seront en vigueur pour la saison IATA considérée.

La commission technique de rotation pourra saisir la commission de suivi et de contrôle des

accords sur un thème particulier.

IV.7 - COMMISSION DE SUIVI DU SERVICE EN VOL

IV.7.1 - Composition

Elle est composée :

- Des membres de la Direction
- Des délégués syndicaux PNC représentée au sein du collège PNC.
- Des délégués du personnel titulaires.
- Des représentant du CHSCT PNC.

La présidence de la commission est assurée par un représentant de la Direction désigné à cet effet.

IV.7.2 - Fonctionnement

La commission se réunit sur une journée, dans la semaine qui suit la commission rotations, afin que soient identifiés les services effectués sur les rotations. Elle pourra se réunir, si besoin est, après examen lors des réunions mensuelles des délégués du personnel de questions récurrentes concernant le service en vol.

IV.7.3 - Mission

Elle a vocation à évaluer la faisabilité des services et à proposer, le cas échéant, les adaptations correctives du service à la direction Produit PNC qui devra indiquer les décisions qui seront en vigueur.