

PREAMBULE

Accord Collectif

du Personnel Navigant Commercial

2017-2022

FA
66 JC

PREAMBULE

Le projet d'entreprise « Trust Together » a pour ambition de permettre à la Compagnie Air France de renouer avec la croissance, d'investir pour ses clients et d'améliorer sa compétitivité pour rester un des acteurs majeurs du transport aérien mondial.

Cet accord garantit les conditions d'emploi et de rémunération des PNC jusqu'au 31 octobre 2022 et présente un compromis équilibré.

Des engagements sont par ailleurs pris en matière d'emploi PNC :

1) L'entreprise s'engage à ne procéder à aucun départ contraint de PNC pour motif économique sur la durée du présent accord
En cas de situation économiquement critique de l'entreprise qui pourrait remettre en cause sa pérennité en tant qu'acteur généraliste mondial du transport aérien, l'entreprise pourra prendre toute mesure appropriée et proportionnée à la situation, après concertation avec les syndicats signataires.

2) Les parties signataires partagent l'objectif d'une reprise des embauches PNC au sein de la compagnie Air France, pendant la durée du présent accord.

Ces recrutements PNC en CDI dépendront à la fois des besoins en ressources, d'un nécessaire équilibre de la pyramide des âges PNC et des hypothèses d'activité prévues par le projet d'entreprise « Trust Together ».

Sur la base des prévisions actuelles, sur la durée du présent accord, le nombre d'embauches est estimé à 500 PNC pour Air France. Cet objectif sera actualisé et affiné dans le cadre des comités de suivi du présent accord.

Par ailleurs les mesures d'accompagnement suivantes sont prises pour la durée du présent accord :

Hébergement : le nombre d'hébergements dissociés ne sera pas augmenté par rapport à la situation actuelle.

CE : dans le cadre des modifications structurelles et opérationnelles pouvant toucher son organisation, Air France s'engage à ne proposer aucune modification du périmètre actuel du CE « exploitation aérienne ».

CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions du présent accord s'appliquent :

- aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est la région Ile de France, pour les Chapitres A, B, C, D, E, F et G
- aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est aux Antilles pour le Chapitre I
- aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse pour le Chapitre J
- aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est la région Ile de France, pour le Chapitre K
- aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est la région Ile de France, Marseille, Nice, Toulouse ou les Antilles pour le Chapitre L.

Les chapitres A à L du présent accord s'appliquent à l'ensemble des PNC. Les règles spécifiques s'appliquant aux cadres PNC sont traitées par ailleurs, et feront l'objet d'une négociation avant la fin de l'année 2017.

DUREE DE L'ACCORD

Le présent accord est conclu pour une durée déterminée. Il entrera en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2017 et prendra fin au 31 octobre 2022.

Les dispositions du présent accord cesseront de produire tout effet au 31 octobre 2022 et ne sauraient en aucun cas se transformer en accord à durée indéterminée à cette échéance.

Le présent accord se substitue pour les sujets dont il dispose dès son entrée en vigueur :

- aux dispositions conventionnelles existantes issues d'accords et avenants antérieurs, traitant du même objet et qu'il modifie expressément,
- à tout usage ou engagement unilatéral traitant du même objet.

REVISION

La Direction ou les organisations syndicales habilitées conformément à l'article L. 2261-1 du code du travail peuvent demander la révision de tout ou partie du présent accord, selon les modalités suivantes:

Toute demande de révision devra être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou lettre remise en main propre à la direction et aux organisation syndicales habilitées à engager la procédure de révision et comporter les dispositions dont la révision est demandée, et éventuellement des propositions.

Le plus rapidement possible suivant la réception de cette lettre, une négociation sera ouverte en vue de la rédaction d'un éventuel nouveau texte.

Les dispositions de l'accord dont la révision est demandée resteront en vigueur jusqu'à la conclusion d'un avenant, qui se substituera de plein droit aux stipulations de l'accord ainsi modifié.

COMITE DE SUIVI

Un Comité de Suivi de l'accord est créé pour la durée de l'accord associant la Direction et les Organisations Syndicales signataires. Ce comité se réunira sur demande d'une ou plusieurs des parties signataires et au minimum une fois par saison IATA.

Il aura pour fonction de suivre l'application de l'accord et d'instruire toutes difficultés d'interprétation qui pourraient surgir.

Un ordre du jour et un compte rendu seront systématiquement réalisés.

ADHESION

Le présent accord constitue un tout indivisible. Une organisation syndicale représentative et non signataire pourra y adhérer.

Cette adhésion ne pourra être partielle et concernera donc l'accord dans son entier.

Elle devra en outre être notifiée par lettre recommandée aux parties signataires.

PROCEDURE DE CONCILIATION

Les parties signataires souhaitent promouvoir des relations sociales fondées sur le dialogue. Aussi, soucieuses d'éviter tout différend lié à l'interprétation ou à l'application des dispositions du présent accord et de ses avenants, les parties signataires conviennent de la procédure de conciliation suivante :

- ✓ Une demande de réunion explicitant le ou les points à l'origine de la demande de conciliation est présentée par un signataire à la Direction des Ressources Humaines du Personnel Navigant concernée ainsi qu'à tous les autres signataires.
- ✓ La Direction des Ressources Humaines du Personnel Navigant convoque l'ensemble des parties signataires à une réunion qui se tiendra dans les 10 jours calendaires suivant la date de réception du courrier notifiant le différend lié à l'interprétation ou à l'application des dispositions du présent accord.
- ✓ A l'issue de la réunion programmée :
 - un procès-verbal de conciliation est établi d'accord parties. Son contenu est porté à la connaissance des signataires de l'accord.
 - En cas de non conciliation, une nouvelle réunion est programmée dans les 10 jours calendaires entre la Direction des Ressources Humaines du Personnel Navigant concernée et l'ensemble des organisations syndicales, représentatives à la date de la réunion, signataires de cet accord.
- ✓ A l'issue de cette deuxième réunion :
 - un procès-verbal de conciliation est établi d'accord parties. Son contenu est porté à la connaissance des signataires de l'accord.

- en cas de non conciliation, une nouvelle réunion est programmée dans les 10 jours calendaires entre la Direction des Ressources Humaines de la Compagnie et l'ensemble des organisations syndicales, représentatives à la date de la réunion, signataires de cet accord.
- ✓ A l'issue de cette troisième réunion :
- un procès-verbal de conciliation est établi d'accord parties. Son contenu est porté à la connaissance des signataires de l'accord,
 - à défaut, un procès-verbal de non conciliation est établi.

Pendant toute la durée de la conciliation, les parties s'abstiennent de toute action dont la nature risquerait d'aggraver le différend.

DIFFUSION, PUBLICITE ET DEPOT LEGAL

Un exemplaire du présent accord sera notifié aux organisations syndicales représentatives du PNC et fera l'objet de formalités de dépôt et de publicité, auprès de la DIRECCTE UT 93 et auprès du greffe du Conseil de Prud'hommes de Bobigny.

PREAMBULE	2
1. CHAMP D'APPLICATION	3
2. DUREE DE L'ACCORD	3
3. REVISION	3
4. COMITE DE SUIVI	4
5. ADHESION	4
6. PROCEDURE DE CONCILIATION	4
7. DIFFUSION, PUBLICITE ET DEPOT LEGAL	5
TABLE DES MATIERES	6 -19
<u>A. CHAPITRE CARRIERE PNC</u>	<u>20</u>
1. AVANCEMENT	20
1.1. Définition.....	20
1.2. Modalités d'avancement des PNC non cadres.....	20
1.2.1. Classe d'adaptation.....	20
1.2.2. Avancement de la classe d'adaptation en 4ème classe pour les Hôtesse et Stewards.....	20
1.2.3. Avancement au 1er janvier de chaque année des PNC non cadres.....	21
1.2.4. Décompte de l'ancienneté dans la classe.....	21
1.2.5. Dispositions modulant la durée dans la classe nécessaire pour bénéficier d'un avancement.....	21
1.3. Information des personnels.....	22
2. PROMOTION CHEF DE CABINE ET CHEF DE CABINE PRINCIPAL - MODALITES D'ACCES	22
2.1. Modalités d'accès à l'emploi de Chef de Cabine.....	23
2.1.1. Acte de candidature.....	23
2.1.2. Examen des candidatures.....	23
2.1.3. Présélection des candidats admis à passer les épreuves.....	24
2.1.4. Epreuves de sélection.....	24
2.1.5. Etablissement de la liste d'admissibilité aux épreuves complémentaires pour l'accès au grade Chef de Cabine.....	25
2.1.6. Etablissement de la liste des candidats retenus en stage de formation.....	25
2.1.7. Période probatoire.....	25
2.1.8. Mise en ligne en qualité de Chef de Cabine Temporaire.....	26
2.1.9. Promotion.....	27
2.1.10. Déclenchement de la promotion.....	27
2.1.11. Déclenchement ponctuel en fonction C/C.....	27
2.1.12. Traitement des PNC en maternité ou inaptes au vol suite à un accident du travail.....	28
2.1.13. Niveau de la promotion.....	28
2.1.14. Ancienneté Chef de Cabine.....	28
2.2. Modalités d'accès à l'emploi de Chef de Cabine Principal.....	28
2.2.1. Acte de candidature.....	28
2.2.2. Examen des candidatures.....	29
2.2.3. Présélection des candidats admis à passer les épreuves.....	30
2.2.4. Epreuves de sélection.....	30
2.2.5. Etablissement de la liste d'admissibilité au grade Chef de Cabine Principal.....	30

2.2.6. Etablissement de la liste des candidats retenus en stage de formation	
Chef de Cabine Principal	30
2.2.7. Période probatoire.....	31
2.2.8. Mise en ligne.....	31
2.2.9. Traitement des C/C en maternité ou inaptes temporaires au vol suite à un accident du travail (AT).....	32
2.2.10. Promotion.....	32
2.2.11. Niveau de la promotion.....	32
3. MOBILITÉ	32
3.1. Campagnes de mobilité Hôtesse et Stewards	33
3.1.1. Principes généraux.....	33
3.1.2. Inscription.....	33
3.1.3. Traitement.....	33
3.2. Campagnes de mobilité Chefs de Cabine	34
3.2.1. Inscription.....	34
3.2.2. Traitement.....	34
3.3. Comité de suivi.....	34
4. RECLASSEMENT	35
4.1. Reclassement interne du PNC au sein du PS	35
4.1.1. Cas général.....	35
4.1.2. Cas du PNC ayant 3 ans d'ancienneté minimum en tant que PNC.....	35
4.2. Reclassement externe du PNC âgé de moins de 40 ans	37
4.2.1. Phase de réflexion préalable à la reconversion	37
4.2.2. Phase de préparation intensive	38
4.2.3. Phase de mise en route.....	38
5. CESSATION DE SERVICE – INDEMNITE DE LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE- PERSONNEL NON CADRE	39
6. MESURES COMPLEMENTAIRES D'ACCOMPAGNEMENT DES PARCOURS PROFESSIONNELS PNC.....	39
6.1. Formation PNC.....	40
6.2. Dispositif d'accompagnement spécifique aux mobilités volontaires sécurisées (MVS) externes	40
<u>B. REMUNERATION.....</u>	<u>41</u>
1. PRINCIPES GENERAUX	41
1.1 Structure de la rémunération du Personnel Navigant Commercial Non Cadre	41
1.2 Modalités de paiement	41
1.3 Echelon d'ancienneté	41
1.4 Tableau des emplois PNC non cadre.....	42
1.5 Coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire.....	42
2. TRAITEMENT FIXE.....	43
3. PRIMES DE VOL.....	43
4. DECOMPTE ET REMUNERATION DE L'ACTIVITE	43
4.1 Définitions.....	43

4.1.1 Définitions de l'activité vol.....	43
4.1.2 Définitions de l'activité sol.....	45
4.2 Décompte mensuel de l'activité.....	45
4.2.1 PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier.....	45
4.2.2 PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier.....	45
4.3 Rémunération mensuelle de l'activité.....	46
4.3.1 PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier.....	46
4.3.2 PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier.....	46
4.4 Situations particulières.....	47
4.4.1 Irrégularité d'exploitation.....	47
4.4.2 Décompte et rémunération des vols annulés ou reportés après engagement du TSV.....	47
4.4.3 Mise en place par voie de surface.....	48
4.5 Majoration de nuit.....	48
4.6 Majoration complémentaire au titre des périodes de vol de plus de 10 heures.....	48
4.7 Majoration pour heures supplémentaires.....	49
4.8 Salaire mensuel minimum garanti.....	49
5. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES DE REMUNERATION DU PERSONNEL NAVIGANT NON CADRE.....	49
5.1 Rémunération au titre du repos additionnel.....	49
5.2 Rémunération particulière liée à l'exercice de certains emplois.....	50
5.2.1 Hôtesse ou Steward déclenche en Chef de Cabine.....	50
5.2.2 Chef de Cabine Temporaire.....	50
5.2.3 Prime de Chef de Cabine.....	50
5.2.4 Chef de Cabine Principal Temporaire ou Chef de Cabine faisant fonction de Chef de Cabine Principal.....	51
5.2.5 Prime de Chef de Cabine Principal.....	51
5.3 Prime de Fin d'Année (PFA).....	51
5.3.1 Conditions d'attribution.....	51
5.3.2 Taux.....	52
5.3.3 Modalités de versement.....	52
5.4 Prime d'accompagnement de passagers par voie de surface.....	52
5.5 Majoration pour service accompli le 1er mai.....	53
5.6 Prime Uniforme Annuelle (PUA).....	53
5.7 Salaire Global Mensuel Moyen (S.G.M.M).....	54
5.8 Indemnités Transport.....	54
<i>Annexe 1 : Traitement fixe mensuel.....</i>	<i>55</i>
<i>Annexe 2 : Primes de vol.....</i>	<i>56</i>
<i>Annexe 3 : Temps de vol de référence.....</i>	<i>57</i>

C. COUVERTURE SOCIALE..... **58**

1. DISPOSITIONS GENERALES.....	58
1.1 Maintien du lien contractuel.....	58
1.2 Ancienneté.....	58

Je
GL ML

1.3 Reprise de l'activité	58
1.4 Primes annuelles	59
2. GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE.....	59
2.1 Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service.....	60
2.2 Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail	61
2.2.1 En cas d'accident du travail, de maladie ou inaptitude imputables au service, le PNC est assuré de percevoir jusqu'à :	61
2.2.2 Cas d'interférence entre la position de maladie ou inaptitude imputables au service ou accident du travail et la position de maternité ou maladie, inaptitude, accident non imputables au service	61
2.3 Mi-temps médical	61
2.3.1 Durée maximale du travail.....	62
2.3.2 Rémunération.....	62
2.3.3 Droits à congés annuels.....	63
2.4 Cas du PNC inapte temporaire au vol (suspension de l'aptitude physique et mentale).....	63
2.4.1 Cas du PNC, inapte temporaire au vol qui n'a pas épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2.....	64
2.4.2 Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2	64
2.5 Maternité	65
2.5.1 Affectation à un emploi sol	65
2.5.2 Cas d'interférence entre la position de maladie, inaptitude, accident non imputables au service et la position de maternité	67
2.6 Congé d'adoption	67
2.7 Cures thermales	68
2.7.1 Sans droit d'indemnités journalières.....	68
2.7.2 Avec droit d'indemnités journalières	68
2.7.3 Prescription suite à un accident du travail ou à une maladie professionnelle.....	68
2.7.4 Fixation des dates d'absence	68
2.8 Mise en place d'une garantie additionnelle de prévoyance	68
2.9 Dispositions particulières relatives au PNC en « temps alterné par mois entier »	69
2.9.1 Maladie, inaptitude, ou accident non imputables au service	69
2.9.2 En cas de maladie, inaptitude imputables au service, accident du travail	70
2.9.3 Maternité	71
2.10 Dispositions particulières relatives au PNC en « temps alterné fractionné»	71
2.10.1 Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service	72
2.10.2 En cas de maladie, inaptitude imputables au service, accident de travail	72
2.10.3 Maternité	73
3. INAPTITUDE DEFINITIVE A L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE PNC DECIDEE PAR LE CMAC.....	73
3.1 Reclassement au sol au sein de l'Entreprise ou reconversion externe.....	74
3.1.1 Procédure de reclassement au sol au sein de l'Entreprise	74
3.1.2 Procédure de reconversion externe.....	76
3.1.3 Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise	77

3.2 Indemnités de licenciement suite à inaptitude physique définitive	
décidée par le CMAC	79
3.2.1 Avant 50 ans	79
3.2.2 A 50 ans ou plus.....	80
4. PNC RECLASSE AU SOL QUI RETROUVE SON APTITUDE AU VOL	
APRES INAPTITUDE DEFINITIVE AU VOL	81
<i>Annexe 1 au Chapitre C</i>	<i>82</i>
<u>D. CONGES</u>	<u>84</u>
1. Principe d'acquisition des droits.....	84
2. Période d'attribution.....	85
3. Droit a congés.....	86
4. Fractionnement.....	88
5. Plan de congés - Ordre des départs	90
6. Reliquat	91
6.1 Traitement des soldes de congés positif	91
6.2 Traitement des soldes de congés négatifs	91
7. Accolement des repos périodiques aux congés annuels.....	92
7.1 PNC LC et PNC MC	92
7.2 Accolement des jours consécutifs de repos base avec débordement sur	
M-1 :	93
7.3 Accolement des jours consécutifs du mois M possible avec plusieurs	
périodes de congés	93
8. Couples PN mariés, partenaires d'un pacs ou vivant maritalement.....	93
9. Décompte des congés annuels	93
10. Bourse d'Echange entre Personnels Navigants Commerciaux	94
11. Maladies ou accidents au cours des congés	94
12. Excédent de conge en cas de cessation définitive de service	95
13. Congé sabbatique.....	95
14. Conge création d'entreprise.....	95
15. Journées « joker »	95
15.1 Pose d'une journée Joker hors bloc réserve	96
15.2 Pose d'une journée Joker dans le bloc réserve	96
<i>Annexe.....</i>	<i>97</i>
<u>E. TRAVAIL A TEMPS ALTERNE.....</u>	<u>100</u>
1. DEFINITION	100
1.1. « TTA par mois entiers »	100
1.1.1 Pour 6 mois calendrier d'activité par année civile (50 %).....	100
1.1.2 Pour 8 mois calendrier d'activité par année civile (66 %).....	100
1.1.3 Pour 9 mois calendrier d'activité par année civile (75 %).....	100
1.1.4 Pour 10 mois calendrier d'activité par année civile (80 %).....	100
1.1.5 Pour 11 mois calendrier d'activité par année civile (92 %).....	100
1.1.6 Alternances incluant 1 mois différé.....	101
1.2. « TTA Fractionné »	101
1.2.1 TTA Fractionné 8/12 - Régime « 23/30ème »	101
1.2.2 TTA fractionné 8/12 - Régime « 20/30ème »	101

1.2.3 TTA Fractionné 10/12 - Régime « 23/30ème »	102
1.2.4 TTA fractionné 10/12 - Régime « 20/30ème »	102
2. CONDITIONS GENERALES	102
3. CONDITIONS D'ACCES	103
3.1 Bénéficiaires	103
3.2 Conditions particulières d'exercice du temps alterné pour les PNC figurant sur liste d'aptitude	103
3.3 Conditions particulières d'exercice du temps alterné après la promotion dans le grade.....	103
4. QUOTA.....	104
4.1. Satisfaction des demandes	105
4.1.1. « Temps Alterné par mois entiers » à 50 %, 66 %, 75 %, 80 % et « temps alterné fractionné à 23/30ème et à 20/30ème pour les PNC de moins de 50 ans	105
4.1.2. « Temps Alterné par mois entiers » à 92 %	105
4.1.3. « Temps Alterné par mois entiers » à 50 %, 66 %, 75 %, 80 %, 92% et « temps alterné fractionné » 8 et 10/12ème à 23/30ème et à 20/30ème pour les PNC de plus de 50 ans	105
4.1.4. Particularités des hôtesse et stewards non ressortissants de l'Union Européenne affectés à une ligne spécifique.	105
4.1.5. Règles de priorité	105
4.1.6. Mobilité.....	105
4.2. TTA sous forme de « contrat à durée déterminée »	106
5. CHANGEMENT DE RÉGIME DE TRAVAIL.....	106
5.1 Passage du temps plein au temps alterné.....	106
5.2 Passage du temps alterné au temps plein.....	106
5.3 Changement de rythme d'activité	106
5.4 Circonstances exceptionnelles	106
5.5. Modification du contrat de travail.....	107
6. CHANGEMENT DE PERIODES D'INACTIVITE	107
6.1 Ordre d'attribution.....	107
6.2 Echange d'alternance entre PNC en « Temps Alterné par mois entiers » (sauf 92 %).....	107
6.3 Echange ponctuel d'un mois entre PNC en « Temps Alterné par mois entiers »	107
6.4 Bourse d'échange entre PNC en « Temps Alterné par mois entiers »	108
7. CARRIERE	108
8. REGIME GENERAL DE TRAVAIL.....	108
8.1 Régime de travail des PNC en « Temps Alterné par mois entiers».....	108
8.2 Régime de travail des PNC en « Temps Alterné fractionné »	108
8.3 Positionnement du RPC et du repos NET sur le temps alterné (par mois entier ou fractionné) pour le LC.....	110
8.4 Enchaînement des périodes d'activité avec les périodes de temps alterné (par mois entier ou fractionné) pour le MC.....	110
8.5 Débordement de la période d'activité sur la période d'inactivité.....	110

9. CONGES	111
9.1 Congés annuels (Cf chapitre D relatif aux congés annuels).....	111
9.2 Congés exceptionnels	111
10. REMUNERATION	111
10.1 PNC à « Temps Alterné par mois entiers »	111
10.2 PNC à « Temps Alterné fractionné »	112
10.2.1. Traitement fixe du PNC en « TTA fractionné »	112
10.2.2. Décompte et rémunération de l'activité du PNC en «TTA fractionné»	112
10.2.3. Majoration pour heures supplémentaires.....	112
10.2.4. Salaire Mensuel Minimum garanti	113
10.2.5. Prime de Fin d'Année (PFA).....	113
10.2.6. Prime Uniforme Annuelle (PUA).....	113
10.2.7. Rémunération particulière liée à l'exercice de certains emplois.	113
11. COTISATIONS SOCIALES	113
12. ACTIVITES SOCIALES	113
13. GARANTIES MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT DU TRAVAIL ET MATERNITÉ	113
13.1. Les règles spécifiques concernant le PNC en « Temps alterné par mois entiers » sont définies au chapitre C « Couverture Sociale », article 2.9.	113
13.2. Les règles spécifiques concernant le PNC en « Temps alterné fractionné» sont définies au chapitre C « Couverture Sociale », article 2.10.....	113
14. ACHAT DE BILLETS	113
15. SEUILS D'EFFECTIFS	113
<i>Annexe</i>	<i>114</i>

F. REGLES D'UTILISATION DU PNC : REGIME D'EMPLOI LONG COURRIER

1. DEFINITIONS	115
2. Limitations par période	124
2.1 Durée normale mensuelle du travail.....	124
2.2 Durées maximales du travail par période	124
2.2.1 Limitations en temps de vol par période	124
2.2.2 Limitation en Temps de Service de Vol sur 7 jours civils consécutifs glissants	126
2.2.3 Temps partiel médical - Limitations temps de vol	126
3. Conditions de travail relatives au courrier	127
3.1 Limitations dans le cadre du courrier.....	127
3.1.1 Période de vol, temps de service de vol, nombre d'étapes	127
3.1.2 Nombre d'étapes autour d'un arrêt nocturne réduit.....	128
3.1.3 Nuits de vol	128
3.2 Rotations d'équipage	128
3.2.1 Particularités de construction de rotations	128
3.2.2 Rotations dérogatoires	130
3.2.3 Jours d'absence liés aux courriers.....	130
3.2.4 Construction particulière et adaptée	130

3.3 Temps de repos en escale	131
3.3.1 Période de vol inférieure ou égale à 6 heures	131
3.3.2 Période de vol supérieure à 6 heures et inférieure ou égale à 9 heures	131
3.3.3 Période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 15 heures	132
3.4 Temps de repos post-courrier (exprimé en RNN)	133
3.5 Règles de distribution de jours de repos base	135
3.5.1 Distribution à la densité	135
3.5.2 Distribution au décalage horaire	136
3.6 Alternance des vols Est / Ouest ou Ouest / Est	137
3.6.1 Définition :	137
3.6.2 Limitation de la double alternance :	137
3.7 Protection avant courrier (PAC)	137
3.8 Vols de mise en place	138
3.8.1 Limitations particulières liées aux vols de mise en place non isolée ayant pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation	138
3.8.2 Temps de repos en escale lié à un vol de mise en place isolée	148
3.9 Poste de repos	139
3.9.1 Tableau de repos additionnel en fonction des situations de non-conformité	139
3.9.2 Cas de non-conformité du poste de repos (PRC/PRS)	140
3.9.3 Cas de non utilisation partielle du poste de repos	140
3.10 Temps de pause	140
4. Conditions en exploitation / réalisation	142
4.1 Engagement du temps de service de vol	142
4.2 Modification de l'activité après engagement du temps de service de vol à la base d'affectation	142
4.3 Retard au départ du courrier	144
4.4 Dépassement des limitations en cours d'exécution du courrier	145
4.5 Retard au retour d'un courrier	145
4.6 Incidents d'exploitation	145
4.6.1 Généralités	145
4.6.2 QRF/QRP	146
4.6.3 Vol reporté	147
4.6.4 Changements d'itinéraire : Déroutement / Escale Technique Facultative (ETF) / base ou escale	149
4.6.5 Vol annulé/Vol supprimé au PNC	149
4.6.6 Escale imprévue en exploitation	149
4.6.7 Réduction en exploitation du temps de repos en escale	150
4.6.8 Réduction en exploitation du temps d'arrêt avant vol	150
4.6.9 Cas particulier du recalage d'un vol sur le jour J ou de J à J+1 en amont de l'engagement du PNC	151
4.7 Repos additionnel	151
4.7.1 Dépassement des limitations réglementaires/barèmes	151
4.7.2 Dépassement en exploitation des limitations particulières liées aux vols de mise en place non isolée ayant pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation	152
4.7.3 Positionnement du repos additionnel	152
4.7.4 Report du repos additionnel	153
4.7.5 Modalités de paiement	154
4.7.6 Repos additionnel pour composition d'équipage réduite	154

5. CONDITIONS DE TRAVAIL RELATIVES AUX ACTIVITES AUTRES QUE LE VOL	155
5.1 Immobilisations sur ordre	155
5.1.1 Durée	155
5.1.2 Temps de repos	155
5.1.3 Modalités.....	155
5.2 Bloc réserve et réserves	155
5.2.1 Bloc réserve	156
5.2.2 Réserves.....	157
6. TEMPS DE REPOS PERIODIQUES	159
6.1 Dispositions générales	159
6.2 Nombre minimum de jours de repos base.....	160
6.3 Règles d'attribution des jours de repos base.....	160
6.4 Règle d'attribution d'un jour de repos base supplémentaire au trimestre (RS).....	165
6.4.1 Période d'acquisition / période d'attribution	165
6.4.2 Indice RS et attribution	166
7. TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS	168
7.1 Limitations dans le cadre du tour de service individuel.....	168
7.1.1 Activités matinales.....	168
7.1.2 Nombre de courriers « Moyen-Trajet »	168
7.1.3 Arrêts nocturnes réduits	168
7.2 Bases-planning et limitations associées	169
7.3 Desiderata (DDA)	169
7.4 Connaissance des Tours de Service Individuels	176
7.4.1 Connaissance prévisionnelle des périodes mensuelles de jours de repos base consécutifs	176
7.4.2 Connaissance prévisionnelle des immobilisations	176
7.4.3 Publication.....	176
7.4.4 Étude anticipation des tds	177
7.5 Stabilité des tours de service individuels	177
7.5.1 Modification de l'activité avant engagement du TSV à la base	177
7.5.2 Modification de l'activité après engagement du TSV à la base	178
7.5.3 Prolongation du temps d'engagement d'une activité.....	180
7.5.4 Prise de repos additionnel en accolé.....	180
7.5.5 Libération de service suite à un vol reporté	181
7.5.6 Déstabilisation du fait du PNC :.....	182
7.5.7 Cas particulier du retard du PNC / Alerte terrain.....	183
7.5.8 Alerte à domicile.....	183
7.5.9 Règles de déstabilisation pour cause de dispersion	184
7.5.10 Immobilisations sur ordre :	185
8. ESCALES PREFERENTIELLES DE DECOUCHER	186
9. MODALITE DE CONTACT ENTRE L'ENTREPRISE ET LE PNC	186
9.1 Utilisation Entreprise <input type="checkbox"/> PNC	186
9.1.1 Activité annulée	187
9.1.2 Dispersion créées entre J et J+6.....	187

9.1.3 Dispersion issue du TDS	188
9.2 Utilisation PNC ☐ Entreprise	189
9.3 Respect de la vie privée des PNC	189
9.4 Suivi.....	190
10. E-LEARNING	190
11. CAS EXCEPTIONNELS	191
<i>Annexe du Chapitre F – Rotations Dérogatoires</i>	<i>192</i>
1. <i>Limitation en programmation par service de vol</i>	<i>192</i>
2. <i>Limitation en temps de repos en escale</i>	<i>193</i>
3. <i>Limitation en densité</i>	<i>194</i>
4. <i>Temps de repos post-courrier</i>	<i>194</i>
5. <i>Protection avant courrier</i>	<i>195</i>
<u>G. REGLES D'UTILISATION DU PNC : REGIME D'EMPLOI</u>	
<u>MOYEN COURRIER</u>	<u>196</u>
1. DEFINITIONS	196
2. LIMITATIONS PAR PERIODES	204
2.1 Durées maximales du travail par périodes	204
2.1.1. Durée normale mensuelle du travail	204
2.1.2. Calcul de l'X pour la durée maximale du travail par période	205
2.1.3. Limitations en temps de vol par périodes	205
2.1.4. Temps partiel médical - Limitations temps de vol	207
2.1.5. Limitations en temps de service	207
3 STRUCTURES DES PLANNINGS	208
3.1 PNC Volontaires 4ON/3OFF/S4 (rythme de base)	208
3.2. PNC Volontaires 6ON/3OFF/S6	209
3.3. PNC Volontaires 4ON/2OFF/S6	209
4. NOMBRE DE JOURS DE REPOS BASE PAR MOIS (OU JOURS OFF)	210
4.1 Tableaux de prorata	211
4.2. Nombre d'activités matinales.....	212
4.3. Limitations en TSV sur 7 jours consécutifs glissants	212
4.4. Protection sur les périodes de vol.....	213
4.5. Limitation sur le nombre de vol de nuit.....	213
4.6. Nombre de OFF derrière un courrier comprenant un vol de nuit.....	213
4.7. Limitation courriers croisés et courriers hors base-planning.....	213
4.8. Limitations sur le nombre de courriers.....	214
4.9. Equilibrage des plannings	214
5. LIMITATIONS DANS LE CADRE DU COURRIER	215
5.1. Temps de service de vol.....	215
5.1.1. TSV Maximal en programmation	215
5.1.2. Service de vol comportant une ou plusieurs étapes de mise en place	216
5.1.3. Limitations en TSV spécifiques aux courriers croisés	217
5.2. Mise en Place	217
5.2.1. Mise en place non isolée	217
5.2.2. Mise en place isolée	218
5.3. Nombre d'étapes	218

5.4. Période de vol.....	218
5.5. Jours d'absence lies aux courriers	218
5.6. Repos en escale.....	218
5.7. Repos Post Courrier.....	219
5.8. Poste Repos Cabine.....	219
6. REPOS ADDITIONNEL.....	220
6.1. Repos additionnel pour composition d'équipage réduite	220
6.2. Positionnement et report du repos additionnel	221
6.3. Apurement du compteur radd.....	222
6.4. Paiement du repos additionnel	222
7. ACTIVITES SOL.....	222
8. ELEARNING.....	222
9. BLOC RESERVE ET RESERVES	223
9.1. Bloc réserve.....	223
9.1.1. Procédure de contact dans le bloc réserve.....	224
9.1.2. Limitation du nombre de jours de bloc réserves.....	224
9.1.3. Programmation du bloc réserve.....	225
9.2. Réserves	225
9.2.1. Plage de Réserve.....	225
9.2.2. Déclenchement de réserve.....	225
9.2.3. Réserve déprogrammée.....	227
10. CONDITIONS EN EXPLOITATION / REALISATION.....	227
10.1. Engagement du TSV	227
10.2. Limitations en exploitation dans le cadre de la réserve :	228
10.3. Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion :	228
10.4. Retard au départ du courrier	228
10.5. Prise de repas à bord	229
10.6. Dépassement des limitations en cours d'exécution du courrier.....	229
10.7. Dépassement en exploitation des limitations particulières liées aux vols de mise en place non isolées ayant pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation	230
10.8. Retard du courrier à l'arrivée en escale.....	230
10.9. Reconstruction du TDS suite à une annulation, modification d'une rotation du fait de l'entreprise, ou un retard au retour d'un courrier	231
10.10. Retard du courrier au retour à la base.....	232
10.10.1. Réduction du RPC.....	232
10.10.2. Arrivée après 23h45 suivie à J+1 par une autre activité.....	233
10.10.3. Arrivée après 23h45 suivie à J+1 par un jour de repos base	233
10.11. Reconstruction du TDS du fait du PNC	233
10.11.1. PNC en retard	233
10.11.2. Absence prévenue du PNC, pose de journée Joker et PNC débarquant d'une activité programmée par l'entreprise.....	234
10.11.3. Absence du PNC non prévenue	235
10.11.4. Accolement RADD, non réduction du RPC.....	235
10.12. Utilisation de la dispersion issue du TDS	235

JE JL
GL

11. PUBLICATION DES TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS.....	236
11.1. Stabilité des tours de service individuels	236
11.2. Stabilité des jours de repos base	236
12. CONGES INDIVIDUELS FORMATION	236
12.1. Amplitude de travail	236
12.2. Prorata des jours de repos base	237
13. PREFERENCES ROTATIONS	237
14. ESCALES PREFERENTIELLES DE DECOUCHER ET DESIDERATA	238
14.1. Desiderata.....	238
14.1.1. Expression des desiderata et date limite de dépôt	238
14.1.2. Types de desiderata	238
14.1.3. Barème des points.....	239
14.1.4. Pour les PNC de retour après interruption d'activité.....	240
14.1.5. Explication de la non obtention du desiderata	240
14.1.6. Récupération des points du desiderata	241
15. DESIDERATA COUPLE.....	241
16. MODALITE DE CONTACT ENTRE L'ENTREPRISE ET LE PNC	242
16.1. Utilisation Entreprise → PNC	242
16.2. Utilisation PNC → Entreprise	242
16.3. Respect de la vie privée des PNC	243
17. CAS EXCEPTIONNELS	243
<i>Annexe TSV Maximum</i>	<i>244-247</i>

I. BASES ANTILLES **248**

1. CARRIERE PNC, COUVERTURE SOCIALE, TRAVAIL A TPS ALTERNE. ..	248
2. REMUNERATION.....	248
3. CONGES	248
4. REGLES D'UTILISATION	248
4.1 Heure de présentation.....	249
4.2 Limitations par périodes	249
4.3 Structures des plannings.....	249
4.4 Nombre de jours de repos base	249
4.4.1. Dispositions Générales	249
4.4.2 Nombres minimum garantis de jours de repos base	250
4.4.3 Règles d'attribution des jours de repos base	250
4.4.4 Règles d'attribution d'un jour de repos base supplémentaire au trimestre	251
4.4.5. Protection des jours de repos base.....	255
4.5 Nombre d'activités matinales.....	255
4.6 Protection sur les périodes de vol.....	255
4.7 Limitation sur le nombre de vols de nuit	255
4.8 Nombre de OFF derrière un courrier comprenant un vol de nuit.....	255
4.9 Equilibrage des plannings	256
4.10 TSV maximal en programmation	256
4.11 Repos additionnel.....	256
4.12 Organisation des réserves.....	256

4.13 Limitations en exploitation dans le cadre de la réserve.....	256
4.14 Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion	257
4.15 Reconstruction du TDS suite à une irrégularité du fait de l'entreprise ou un retard au retour d'un courrier	257
4.16 Retard du courrier au retour à la base	257
4.17 Types de desiderata.....	257
4.18 Modalités de contact entre l'entreprise et le PNC	257
5. DISPOSITIONS PARTICULIERES.....	258
<u>J. BASES PROVINCE.....</u>	<u>259</u>
1. REGLES D'AFFECTATION.....	259
1.1. Principes	259
1.2. Eligibilité.....	259
1.3. Affectations	259
1.4. Campagnes de Volontariat au sein des bases normales d'affectations Marseille, Nice et Toulouse	260
1.4.1 - Calendrier.....	260
1.4.2 - Campagne de volontariat.....	260
1.5. Fin d'affectation en base normale d'affectation Marseille, Nice et Toulouse.....	260
1.6. Aides à la mutation en France Métropolitaine	261
1.7. Réduction d'activité.....	261
2. CARRIERE PNC, COUVERTURE SOCIALE ET CONGES.....	261
3. REMUNERATION.....	261
4. TEMPS DE TRAVAIL ALTERNE	262
5. REGLES D'UTILISATION	262
5.1 Définitions	262
5.2. Structures des Plannings (remplace le paragraphe 3 du chapitre G).....	263
5.3. Nombre de jours de repos base par mois (remplace le paragraphe 4 du chapitre G).....	264
5.4. Annulation de Rotation (complète le paragraphe 10.9 du chapitre G)	265
5.5. Repos Additionnel (modifie le paragraphe 6 du chapitre G)	266
5.6. Traitement des arrivées tardives.....	266
5.7. Permutation d'une activité vol ou réserve	267
5.8. Déclaration OK/KO Vol	268
5.9. Bloc réserve et réserves	269
5.10. Types de desiderata	270
5.11. Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion.....	270
<i>Annexe.....</i>	<i>271-274</i>

K. REGLES D'UTILISATION DU PNC : REGIME D'EMPLOI LONG ET MOYEN COURRIER.....275

L. COMPOSITION D'EQUIPAGE.....276

1. COMPOSITION D'EQUIPAGE LONG-COURRIER.....276
1.1. Nombre de CCP et CC au sein d'un même équipage.....278
1.2. Adaptation des versions d'exploitation pour la cabine P278

2. COMPOSITION D'EQUIPAGE MOYEN-COURRIER.....279

3. FUTURS AVIONS LONG ET MOYEN-COURRIER.....280

SIGNATURES AC PNC 2017 – 2022 281

FA
JR GC RL

A. CHAPITRE CARRIÈRE PNC

Avancement – Promotion – Mobilité – Reclassement – Cessation de service

1. AVANCEMENT

1.1 DEFINITION

L'avancement récompense la qualité du travail et/ou l'expérience acquise dans l'emploi. L'avancement consiste dans le passage d'une classe à la classe immédiatement supérieure à l'intérieur d'un même grade.

1.2. MODALITES D'AVANCEMENT DES PNC NON CADRES

1.2.1 CLASSE D'ADAPTATION

La classe d'adaptation est de 18 mois.

1.2.2 AVANCEMENT DE LA CLASSE D'ADAPTATION EN 4EME CLASSE POUR LES HOTESSES ET STEWARDS

Les HôtesSES et Stewards ayant 18 mois de service en classe d'adaptation sont avancés en 4ème classe. La période d'emploi au sol du PNC inapte au vol pour cause de maternité, et la période correspondante au congé légal de maternité sont pris en compte dans ce décompte.

1.2.3 AVANCEMENT AU 1ER JANVIER DE CHAQUE ANNEE DES PNC NON CADRES

En complément des dispositions d'avancement visées aux articles 1.2.1 « Classe d'adaptation » et 1.2.2 « Avancement de la classe d'adaptation en 4ème classe pour les HôtesSES et Stewards » ci-dessus, et sous réserve des dispositions de l'article 1.2.5 « Dispositions modulant la durée dans la classe nécessaire pour bénéficier d'un avancement », les avancements sont prononcés chaque année, au 1er janvier, en fonction de l'ancienneté dans la classe appréciée au 1er janvier selon le tableau ci-dessous :

1.2.3.1 HOTESSES ET STEWARDS

Niveau de classement	Ancienneté dans la classe	Avancement
4 ^{ème} classe	≥ 3 ans ①	3 ^{ème} classe
3 ^{ème} classe	≥ 3 ans	2 ^{ème} classe
2 ^{ème} classe	≥ 5 ans	1 ^{ère} classe
1 ^{ère} classe	≥ 5 ans	Hors classe

① Les PNC de 4ème classe, avancés en classe 3 après un temps de service décompté au 1er janvier dans la classe 4, d'au moins 3 ans, bénéficieront rétroactivement d'une rémunération en classe 3 depuis la date où ils comptaient effectivement 3 années de temps de service en classe 4.

1.2.3.2 CHEFS DE CABINE

Niveau de classement	Ancienneté dans la classe	Avancement
2 ^{ème} classe	≥ 5 ans	1 ^{ère} classe
1 ^{ère} classe	≥ 5 ans	Hors classe

Les Hôtesse/Stewards promus dans le grade Chef de Cabine le sont en 2^{ème} classe.

Depuis le 1er janvier 2003, pour les promotions C/C, le temps passé en Hôtesse et Steward hors classe, inférieur à 5 ans, est pris en compte dans le décompte de l'ancienneté C/C 2^{ème} classe pour l'avancement en 1^{ère} classe.

Les Hôtesse/Stewards hors classe dont l'ancienneté dans la classe (appréciée à la date de la promotion) est égale ou supérieure à 5 ans sont promus Chefs de Cabine 1^{ère} classe.

1.2.3.3 CHEFS DE CABINE PRINCIPAUX

Niveau de classement	Ancienneté dans la classe	Avancement
2 ^{ème} classe	≥ 5 ans	1 ^{ère} classe
1 ^{ère} classe	≥ 5 ans	Hors classe

Les C/C 2^{ème} et 1^{ère} classe sont promus CCP en 2^{ème} classe.

Les C/C Hors classe promus CCP le sont en 1^{ère} classe.

Depuis le 1er janvier 1999, pour les promotions CCP, le temps passé en C/C 1^{ère} classe est pris en compte pour le décompte du temps de service en CCP 2^{ème} classe.

1.2.4 DECOMPTE DE L'ANCIENNETE DANS LA CLASSE

L'ancienneté prise en compte pour l'avancement est déterminée au 1er janvier de chaque année en tenant compte des périodes éventuelles d'interruption d'ancienneté et de l'exercice d'une fonction à titre temporaire.

Les périodes validées au titre de l'ancienneté dans la classe sont les mêmes que celles retenues pour valider l'ancienneté dans l'Entreprise, tel que défini dans la Convention d'Entreprise PNC.

1.2.5 DISPOSITIONS MODULANT LA DUREE DANS LA CLASSE NECESSAIRE POUR BENEFICIER D'UN AVANCEMENT

1.2.5.1 REPORT D'AVANCEMENT

Ne peut bénéficier d'une mesure d'avancement le Personnel Navigant Commercial :

- qui a fait l'objet d'une sanction du second degré au cours de l'année de référence,

- ne justifiant pas de six mois de rémunération au cours de l'année de référence en raison d'un congé non rémunéré pour inaptitude au vol (maladie ou accident autre qu'accident du travail ou inaptitude autre qu'imputable au service) ou d'un congé parental d'éducation. Cette durée de six mois est réduite au prorata pour le PNC bénéficiant d'un travail à temps alterné et/ou d'une activité partielle au titre du congé parentale et/ou du Congé Création d'Entreprise.

Par ailleurs, pour les PNC présentant des lacunes importantes dans le domaine professionnel, l'ancienneté nécessaire dans la classe, telle que définie à l'article 1.2.3 « Avancement au 1er janvier de chaque année des PNC non cadres », pour bénéficier d'un avancement est majorée de 12 mois.

La majoration de l'ancienneté nécessaire pour bénéficier d'un avancement, par application des dispositions ci-dessus, ne peut excéder 12 mois dans une classe.

En tout état de cause, le nombre N de Personnel Navigant Commercial touché par cette mesure ne peut dépasser 3,5% de l'effectif PNC avancé pour l'année de référence. Le nombre N est arrondi à l'unité inférieure.

1.2.5.2 ANTICIPATION D'AVANCEMENT

Sur proposition de sa hiérarchie, un PNC peut bénéficier d'une majoration fictive de 12 mois de son ancienneté dans la classe.

En tout état de cause, le nombre de PNC pouvant bénéficier de cette mesure est égal au nombre N de PNC défini à l'article 1.2.5.1 « Report d'avancement ».

1.3. INFORMATION DES PERSONNELS

Les décisions d'avancement prises sont notifiées individuellement à chaque PNC. La liste de ceux-ci est transmise aux délégués du personnel.

Les décisions de report d'avancement prises sont notifiées individuellement à chaque PNC. Ces décisions devront au préalable être communiquées et commentées aux intéressés au cours d'un entretien avec leur hiérarchie. Une liste de ceux-ci est transmise aux délégués du personnel.

A la réception de ces listes, les délégués du personnel disposent d'un délai suffisant pour préparer leurs observations qu'ils feront connaître lors de la commission paritaire d'avancement.

Un procès-verbal actant des décisions prises éventuellement sur la base des remarques formulées lors de la commission paritaire d'avancement est porté à la connaissance des délégués du personnel.

2. PROMOTION CHEF DE CABINE ET CHEF DE CABINE PRINCIPAL - MODALITES D'ACCES

La promotion à l'emploi de Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal est un acte de carrière qui reconnaît le développement du professionnalisme et/ou le potentiel et les aptitudes à occuper une fonction ou un poste plus élevé. Elle consiste dans le passage au grade immédiatement supérieur.

Toutefois un chef de cabine peut faire acte de candidature à la sélection instructeur selon les modalités établies lors de chaque prospection.

Les modalités décrites ci-dessous s'appliqueront pour les sélections lancées à partir du 1^{er} janvier 2018. Aussi, jusqu'à cette date, les modalités d'accès à l'emploi Chef de Cabine et Chef de Cabine Principal telles que définies par « l'Accord collectif du PNC 2013-2016 » continuent à s'appliquer.

2.1. MODALITES D'ACCES A L'EMPLOI DE CHEF DE CABINE

2.1.1 ACTE DE CANDIDATURE

Pour figurer sur la liste des candidats au grade Chef de Cabine, il est nécessaire d'avoir fait acte de candidature selon les modalités établies lors de chaque prospection.

Les PNC en activité totale ou alternée, en activité partielle parentale, en congé parental ainsi que les hôtesses en maternité peuvent faire acte de candidature à la sélection C/C.

Sur la période du présent accord, il sera mis à disposition des Hôtesses et Stewards une bibliothèque de ressources, portant sur diverses thématiques liées à cette évolution professionnelle.

Sur la base du volontariat et dans le cadre de cette professionnalisation, les Hôtesses et Stewards auront un libre accès aux différentes ressources proposées permettant, en complément des autres dispositifs existants, de les accompagner vers l'emploi de Chef de Cabine.

2.1.2 EXAMEN DES CANDIDATURES

Pour figurer sur la liste des candidats admis à passer les épreuves de la sélection Chef de Cabine, le candidat doit être détenteur d'un CCA en cours de validité, et répondre aux critères administratifs suivants :

1/ Ancienneté

A date de clôture des inscriptions :

- Justifier d'une ancienneté PNC dans l'entreprise de 8 ans,
- Avoir été éligible au titre de l'ancienneté sur les sélections Chef de Cabine antérieures à la mise en œuvre du présent accord (soit antérieur à la « sélection 040 »)
- Pour les PNC issus d'une sélection interne, justifier d'une ancienneté dans l'entreprise ou le Groupe Air France de 10 ans dont 6 ans en tant que PNC Compagnie,
- pour les PNC détenteurs du CFS ou du CCA depuis plus de 10 ans, justifier d'une ancienneté PNC dans l'entreprise de 6 ans.

2/ Echec en période probatoire Chef de Cabine

Ne pas avoir été éliminé à l'issue d'une période probatoire dans le grade Chef de Cabine dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions.

3/ Refus de promotion et/ou de mise en ligne

Ne pas avoir refusé sa promotion et/ou sa mise en ligne dans le grade Chef de Cabine dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions.

4/ Sanctions

Ne pas avoir reçu notification d'une sanction égale ou supérieure au blâme dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions, étant entendu que toute notification d'une telle sanction avant la mise en stage entraînerait l'annulation du bénéfice de la sélection.

5/ Langues

Posséder un 4 en anglais ou à défaut, et par compensation un 3 en anglais et un 3 dans une langue référencée par l'Entreprise (Allemand, Arabe littéraire, Chinois mandarin, Coréen, Espagnol, Italien, Japonais, Langue des Signes Française, Néerlandais, Portugais du Brésil, Russe, Suédois, Vietnamien).

Les PNC de nationalité étrangère devront avoir un niveau 4 en français.

Les niveaux linguistiques requis devront être atteints à la date d'ouverture de la prospection.

6/ Test sûreté / sécurité

N'avoir subi aucun contrôle négatif avec un résultat inférieur à 50% dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions, étant entendu qu'un échec survenant avant la mise en stage entraînerait l'annulation du bénéfice de la sélection.

Toutefois un contrôle négatif, et un seul, compris entre 50 et < 80% qui aura été rattrapé selon la procédure figurant au chapitre 3.3.4.2.1 du chapitre 3 du MANEX D, ne sera pas pris en compte.

7/ Avis Division Défavorable

Basé sur des données objectives et précises du dossier professionnel incluant notamment les appréciations en vol et les vols d'instruction des trois dernières années, un avis défavorable du Responsable de Division peut intervenir à titre exceptionnel : il interrompt alors le processus de sélection.

Ces avis ne peuvent dépasser 1% des présentations d'une campagne.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

Après avis du Président de cette commission, le Responsable de Division commentera les décisions prises à l'intéressé (conseil de report de candidature, mesures d'accompagnement pour développer l'aptitude à l'emploi de C/C, poursuite ou arrêt de sélection).

2.1.3 PRESELECTION DES CANDIDATS ADMIS A PASSER LES EPREUVES

La liste des candidats admis à passer les épreuves de la sélection Chef de Cabine est établie après examen des conditions administratives des candidats inscrits.

2.1.4 EPREUVES DE SELECTION

La sélection comporte :

1. Une « épreuve de vérification des connaissances professionnelles », dont une part substantielle sera dédiée à la sécurité, à la sûreté et au CRM. Les candidats devront obtenir une note minimale de 18/30. La note sera communiquée immédiatement à l'issue de la réalisation du test. La note obtenue reste valable pour les deux sélections suivantes.

2. « Une ou des épreuve(s) complémentaire(s) de sélection » dont un entretien individuel et/ou épreuve de groupe et/ou test de personnalité ... pour les candidats ayant acquis le « niveau de note » tel que précisé au § 2.1.5 du présent chapitre. Une journée de repos au titre de la récupération sera attribuée aux candidats ayant passé « l'épreuve de vérification des connaissances », étant entendu que les « épreuve(s) complémentaire(s) » se feront, pour les PNC concernés, sur une journée d'immobilisation.

2.1.5 ETABLISSEMENT DE LA LISTE D'ADMISSIBILITE AUX EPREUVES COMPLEMENTAIRES POUR L'ACCES AU GRADE CHEF DE CABINE

Les candidats ayant satisfait à l'« épreuve de vérification des connaissances professionnelles » sont classés sur une liste d'admissibilité aux « épreuves complémentaires de sélection ».

Ils sont classés sur la base des meilleures notes obtenues à l' « épreuve de vérification des connaissances professionnelles » puis en cas d'égalité dans l'ordre de l'ancienneté PNC, puis de l'ancienneté dans l'Entreprise, puis par ordre d'âge décroissant.

Le nombre de candidats admis à passer la (ou les) « épreuve (s) complémentaire (s) de sélection » est fixé à la valeur maximale de 3 fois le nombre de postes à pourvoir (besoins prévisionnels de chefs de cabine) sur la base des meilleures notes obtenues à l'« épreuve de vérification des connaissances professionnelles ».

2.1.6 ETABLISSEMENT DE LA LISTE DES CANDIDATS RETENUS EN STAGE DE FORMATION

Un avis hiérarchique « réservé défavorable » couplé à un avis de sélection « défavorable » aux épreuves complémentaires de sélection interrompt le processus de sélection.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

La liste des candidats retenus sera établie, lors d'un comité, comme suit :

- 50 % des postes offerts par ordre décroissant d'ancienneté PNC
- 50 % des postes offerts selon le choix de la hiérarchie,

La liste des candidats retenus au grade Chef de Cabine est diffusée aux Délégués du Personnel.

2.1.7 PERIODE PROBATOIRE

2.1.7.1 DEFINITION

La période probatoire mesure l'adaptation du PNC à un nouveau poste.

La période probatoire a une durée effective de 6 mois ; elle est constituée des 6 premiers mois d'activité vol dans la fonction Chef de Cabine (excluant les situations de faisant fonction).

2.1.7.2 DEROULEMENT DE LA PERIODE PROBATOIRE

En fonction des besoins de l'exploitation, elle peut s'effectuer en tant que Chef de Cabine Temporaire (CCT) ; ou bien en tant que Chef de Cabine promu en période probatoire ; ou bien en combinant ces deux situations.

L'aptitude à la promotion sera prononcée par les Divisions de vol en fonction des résultats obtenus au cours de la formation et de la période probatoire.

2.1.7.3 PNC N'AYANT PAS SATISFAIT A LA PERIODE PROBATOIRE

Le PNC n'ayant pas satisfait à la période probatoire reprend son emploi d'Hôtesse ou de Steward dans la Division de vol d'appartenance précédant son premier changement de niveau d'emploi en tant que Chef de Cabine ou Chef de Cabine Temporaire.

Les noms des PNC déclarés inaptés au grade Chef de Cabine ou dont la période probatoire a été prolongée sont communiqués au Service Carrières PNC par les Divisions de vol.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

2.1.8 MISE EN LIGNE EN QUALITE DE CHEF DE CABINE TEMPORAIRE

2.1.8.1 PRINCIPES GENERAUX

Les PNC ayant effectué dans sa totalité le stage de formation sont mis en ligne en qualité de Chef de Cabine Temporaire dans l'ordre des sélections entre le 1^{er} avril et le 31 octobre sous réserve d'être détenteur d'un CCA en cours de validité.

Dans le cas de « dénomination », les hôtesse et stewards mis en ligne sur une unité de vol différente de celle d'origine, pourront, sur demande écrite auprès du service Carrières et Emplois PNC, bénéficier d'une mobilité hôtesse / steward et ré-intégrer leur unité de vol précédente.

En cas de dénomination, les mises en ligne d'avril, mai ou juin entraîneront le maintien de l'affectation sur la même unité de vol jusqu'au 31 juillet de la même année.

Le bénéfice du Travail à Temps Alterné pendant l'emploi Chef de Cabine Temporaire est soumis aux conditions particulières du chapitre E « Travail à Temps Alterné », article 3.2 « Conditions particulières d'exercice du temps alterné pour les PNC figurant sur liste d'aptitude ».

2.1.8.2 TRAITEMENT DES LISTES

Les mises en ligne sont réalisées suivant une liste établie par ordre de sélection, puis par ordre décroissant d'ancienneté PNC puis d'ancienneté Compagnie. A anciennetés PNC et Compagnie égales, les PNC seront départagés par ordre d'âge décroissant.

Les CCT seront mis en ligne en fonction de leur rang et des besoins sur les différentes unités de vol.

Un refus de mise en ligne entraîne la perte du bénéfice de la sélection.

2.1.9 PROMOTION

Les promotions sont subordonnées à la réalisation de la totalité du stage de formation et à l'existence de besoins permanents définis par l'Entreprise. Elles ont lieu entre le 1^{er} novembre et le 31 mars ; elles peuvent également intervenir exceptionnellement entre le 1^{er} avril et le 31 octobre.

Ces promotions ne peuvent intervenir qu'à la condition que les CCT soient détenteurs d'un CCA en cours de validité,

La promotion dans le grade Chef de Cabine interrompt le maintien de l'affectation.

Les promotions sont prononcées dans l'ordre chronologique des sélections ; les besoins de l'Entreprise impliquant, le cas échéant, une mobilité.

Un refus de promotion entraîne la perte du bénéfice de la sélection.

2.1.10 DECLENCHEMENT DE LA PROMOTION

Afin de limiter le nombre de cycles, de mise en ligne/dénomination, la promotion dans le grade Chef de Cabine d'un PNC ayant bénéficié d'une première mise en ligne en qualité de Chef de Cabine Temporaire sera effective au plus tard le 1^{er} du 20^{ème} mois qui suit la date de 1^{ère} mise en ligne.

Les C/C promus en sureffectif, du fait de cette mesure, pourront être programmés en Hôtesse/Steward selon les besoins respectifs des unités de vol, sans abattement de rémunération.

Lorsqu'un tel sureffectif est connu, ces programmations seront néanmoins limitées après avis du Comité de suivi.

Indépendamment, pour les Chefs de Cabine promus antérieurement, les usages actuels (déclenchements ponctuels en Hôtesse/Steward) restent en vigueur.

2.1.11. DECLENCHEMENT PONCTUEL EN FONCTION C/C

En cas de tension effectif PNC sur le centre de vol Moyen Courrier et après déclenchement de l'éventuel sureffectif C/C, le déclenchement ponctuel d'Hôtesse/Stewards en Chef de Cabine sera fait prioritairement auprès des CCT ayant été mis en ligne, puis en faveur des Hôtesse/Stewards qui ont été retenus dans le cadre d'une sélection Chef de Cabine et ayant suivi la formation Chef de Cabine et enfin les Hôtesse/Stewards formés « faisant fonction Chef de Cabine ». Les déclenchements ponctuels ne sont pris en compte ni dans la période probatoire ni dans l'ancienneté C/C.

Les Hôtesse et Stewards ayant déjà été mis en ligne en CCT et déclenchés ponctuellement en CCT percevront une prime égale à 160% de la différence entre le traitement fixe C/C 2^{ème} classe et leur traitement fixe (ou entre le traitement fixe C/C 1^{ère} classe et leur traitement fixe s'ils sont hors classe depuis au moins 5 ans).

Les « autres catégories » bénéficieront de la prime forfaitaire prévue à l'article 5.2.1 du « Chapitre B – Rémunération » du présent accord.

Indépendamment, le déclenchement ponctuel en fonction C/C sur LC continue à s'effectuer selon les usages en vigueur.

Un bilan annuel sera fourni en Comité de Suivi.

2.1.12. TRAITEMENT DES PNC EN MATERNITE OU INAPTES AU VOL SUITE A UN ACCIDENT DU TRAVAIL

Après réalisation du stage de formation, les Hôtesse/Stewards sont mis en ligne ou promus selon leur rang sur la liste d'aptitude en fonction des besoins de l'Entreprise.

Les périodes de mise en ligne seront prises en compte dans le calcul de l'ancienneté Chef de Cabine lors de la promotion.

2.1.13. NIVEAU DE LA PROMOTION

2.1.13.1. CAS GENERAL

Les Hôtesse/Stewards promus dans le grade Chef de Cabine le sont en 2^{ème} classe.

2.1.13.2. TRAITEMENT DES HOTESSES/STEWARDS HORS CLASSE

Le temps passé en Hôtesse/Steward hors classe sera pris en compte dans le décompte de l'ancienneté Chef de Cabine 2^{ème} classe pour l'avancement en 1^{ère} classe.

Les Hôtesse/Stewards hors classe dont l'ancienneté dans la classe (appréciée à la date de la promotion) est égale ou supérieure à 5 ans sont promus Chefs de Cabine 1^{ère} classe.

2.1.14. ANCIENNETE CHEF DE CABINE

2.1.14.1. DEFINITION

C'est l'ancienneté dans le grade de Chef de Cabine ; elle est définie lors de la promotion C/C.

2.1.14.2. CALCUL

Seules les périodes de mise en ligne en tant que Chef de Cabine Temporaire sont prises en compte dans le calcul de l'ancienneté C/C, lors de la promotion.

2.2. MODALITES D'ACCES A L'EMPLOI DE CHEF DE CABINE PRINCIPAL

2.2.1. ACTE DE CANDIDATURE

Pour figurer sur la liste des candidats au grade Chef de Cabine Principal, il est nécessaire d'avoir fait acte de candidature selon les modalités établies lors de chaque prospection.

Les C/C en activité totale ou alternée, en activité partielle parentale, en congé parental ainsi que les C/C en maternité peuvent faire acte de candidature à la sélection CCP.

Il faut justifier d'une ancienneté de Chef de Cabine de huit ans à la date de clôture des inscriptions.

Sur la période du présent accord, il sera mis à disposition des Chefs de Cabine une bibliothèque de ressources, portant sur diverses thématiques liées à cette évolution professionnelle.

Sur la base du volontariat et dans le cadre de cette professionnalisation, les Chefs de Cabine auront un libre accès aux différentes ressources proposées permettant, en complément des autres dispositifs existants, de les accompagner vers l'emploi de Chef de Cabine Principal.

2.2.2. EXAMEN DES CANDIDATURES

Pour figurer sur la liste des candidats admissibles à la sélection Chef de Cabine Principal, le candidat doit être détenteur d'un CCA en cours de validité, et répondre aux critères administratifs suivants :

1/Echec en période probatoire Chef de Cabine Principal

Ne pas avoir été éliminé à l'issue d'une période probatoire dans le grade Chef de Cabine Principal dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions.

2/ Refus de promotion et/ou de mise en ligne

Ne pas avoir refusé sa promotion et/ou sa mise en ligne dans le grade Chef de Cabine Principal dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions.

3/ Sanctions

Ne pas avoir reçu notification d'une sanction égale ou supérieure au blâme dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions, étant entendu que toute notification d'une telle sanction avant la mise en stage entraînerait l'annulation du bénéfice de la sélection.

4/ Langues

Posséder un 4 en anglais à la date d'ouverture de la prospection.

5/ Test sûreté / sécurité

N'avoir subi aucun contrôle négatif avec un résultat inférieur à 50% dans les 24 mois précédant la date de clôture des inscriptions, étant entendu qu'un échec survenant avant la mise en stage entraînerait l'annulation du bénéfice de la sélection.

Toutefois un contrôle négatif, et un seul, compris entre 50 et < 80% qui aura été rattrapé selon la procédure figurant au chapitre 3.3.4.2.1 du chapitre 3 du MANEX D, ne sera pas pris en compte.

6/ Avis Division défavorable

Basé sur des données objectives et précises du dossier professionnel incluant notamment les appréciations en vol et les vols d'instruction des trois dernières années, un avis défavorable du Responsable de Division peut intervenir à titre exceptionnel : il interrompt alors le processus de sélection.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

Après avis du Président de cette commission, le Responsable de Division commentera les décisions prises à l'intéressé (conseil de report de candidature, mesures d'accompagnement pour développer l'aptitude à l'emploi de CCP, poursuite ou arrêt de sélection).

2.2.3. PRESELECTION DES CANDIDATS ADMIS A PASSER LES EPREUVES

- Examen des conditions administratives des candidats inscrits.
- Etablissement de la liste à l'ancienneté Chef de Cabine des candidats qui ont satisfait aux conditions administratives.
- Etablissement de la liste des candidats admis à passer les épreuves de sélection en fonction des besoins estimés. La liste des candidats admis à passer les épreuves est classée à l'ancienneté Chef de Cabine décroissante, puis à l'ancienneté PNC décroissante, puis à l'ancienneté dans l'entreprise décroissante ; en cas d'égalité de ces différentes anciennetés, les candidats seront classés par ordre d'âge décroissant.

Le nombre de candidats admissibles en sélection est fixé à la valeur maximale de 4 fois le nombre des postes à pourvoir.

2.2.4. EPREUVES DE SELECTION

Les épreuves se dérouleront sur une journée qui fera l'objet d'une immobilisation sur ordre. Les candidats participeront à des épreuves de groupe à vocation professionnelle et/ou à des épreuves individuelles.

2.2.5. ETABLISSEMENT DE LA LISTE D'ADMISSIBILITE AU GRADE CHEF DE CABINE PRINCIPAL

Les candidats ayant passé les épreuves de sélection sont classés sur une liste d'admissibilité au grade Chef de Cabine Principal dans l'ordre décroissant d'ancienneté Chef de Cabine puis d'ancienneté PNC, puis d'ancienneté dans l'Entreprise puis, en cas d'égalité, par ordre d'âge décroissant.

Un avis hiérarchique « réservé défavorable » couplé à un avis de sélection « défavorable » aux épreuves de sélection interrompt le processus de sélection.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

2.2.6. ETABLISSEMENT DE LA LISTE DES CANDIDATS RETENUS EN STAGE DE FORMATION CHEF DE CABINE PRINCIPAL

Cette liste sera établie à partir de la liste d'admissibilité au grade Chef de Cabine Principal à raison de :

- 50 % des postes offerts par ordre décroissant d'ancienneté
- 50 % des postes offerts selon le choix de la hiérarchie

La liste des candidats retenus au grade de Chef de Cabine Principal est diffusée aux Délégués du Personnel.

2.2.7. PERIODE PROBATOIRE

2.2.7.1. DEFINITION

La période probatoire a une durée effective de 6 mois et est constituée des 6 premiers mois d'activité vol dans la fonction Chef de Cabine Principal (non compris les situations de faisant fonction). L'inscription définitive sur la liste d'aptitude à la promotion sera prononcée par les Divisions de vol en fonction des résultats obtenus au cours de la formation et de la période probatoire.

2.2.7.2. DEROULEMENT DE LA PERIODE PROBATOIRE

La période probatoire mesure l'adaptation du PNC à son nouveau poste.

En fonction des besoins de l'exploitation, elle peut s'effectuer en tant que Chef de Cabine Principal Temporaire ; ou bien en tant que Chef de Cabine Principal promu en période probatoire ; ou bien en combinant ces deux situations.

2.2.7.3. PNC N'AYANT PAS SATISFAIT A LA PERIODE PROBATOIRE

Le PNC n'ayant pas satisfait à la période probatoire reprend son grade de Chef de Cabine sur sa Division de vol d'appartenance précédant sa première mise en ligne en tant que CCPT.

Les noms des PNC déclarés inaptés au grade Chef de Cabine Principal ou dont la période probatoire a été prolongée sont communiqués au Service Carrières PNC par les Divisions de vol.

Afin d'être traités de façon homogène, ces cas seront présentés par le Responsable de Division à une commission paritaire présidée par le DRH PNC.

2.2.8. MISE EN LIGNE

En fonction des besoins, les mises en ligne en qualité de Chef de Cabine Principal Temporaire ont lieu entre le 1er avril et le 31 octobre. Ces mises en ligne ne peuvent intervenir qu'à la condition que les CCPT soient détenteurs d'un CCA en cours de validité

Les mises en ligne sont effectuées dans l'ordre des sélections, par ordre décroissant d'ancienneté C/C puis d'ancienneté PNC puis d'ancienneté dans l'Entreprise ; à anciennetés égales, les candidats seront départagés par ordre d'âge décroissant.

Les Chefs de Cabine Principaux Temporaires ayant terminé leur période probatoire (cf. articles 2.2.7.1 « Définition » et 2.2.7.2 « Déroulement de la période probatoire ») sont inscrits définitivement sur la liste d'aptitude à la promotion ; ils peuvent être remis en ligne en qualité de Chefs de Cabine Principaux Temporaires en fonction des besoins temporaires dans l'attente de besoins permanents.

Un refus de mise en ligne entraîne la perte du bénéfice de la sélection.

Les Chefs de Cabine Principaux Temporaires mis en ligne sur une Division de vol restent affectés sur cette même Division de vol pendant toute la période probatoire.

La première mise en ligne entraîne, de facto, l'affectation définitive du C/C sur l'unité de vol Long Courrier sous réserve des dispositions de l'article 2.2.7 « Période probatoire » ci-dessus en cas de période probatoire non satisfaisante.

Le bénéfice du temps alterné pendant l'emploi de Chef de Cabine Principal à titre temporaire est soumis aux conditions particulières du Chapitre E « Travail à Temps Alterné », article 3.2 « Conditions particulières d'exercice du temps alterné pour les PNC figurant sur liste d'aptitude ».

2.2.9. TRAITEMENT DES C/C EN MATERNITE OU INAPTES TEMPORAIRES AU VOL SUITE A UN ACCIDENT DU TRAVAIL (AT)

Après réalisation du stage de formation, les C/C sont mis en ligne ou promus selon leur rang à l'ancienneté C/C sur la liste d'aptitude à l'emploi, en fonction des besoins de l'Entreprise.

Les périodes de mise en ligne seront prises en compte dans le calcul de l'ancienneté CCP, lors de la promotion.

2.2.10. PROMOTION

Les promotions ont lieu entre le 1^{er} novembre et le 31 mars ; elles sont subordonnées à l'existence de postes vacants permanents définis dans le cadre des prévisions budgétaires annuelles actualisées mensuellement. Ces promotions ne peuvent intervenir qu'à la condition que les CCPT soient détenteurs d'un CCA en cours de validité.

En fonction des besoins de l'Entreprise, les promotions sont effectuées dans l'ordre des sélections, par ordre décroissant d'ancienneté C/C puis d'ancienneté PNC puis d'ancienneté dans l'Entreprise ; à anciennetés égales, les candidats seront départagés par ordre d'âge décroissant.

Un refus de promotion entraîne la perte du bénéfice de la sélection.

2.2.11. NIVEAU DE LA PROMOTION

Les C/C 2^{ème} et 1^{ère} classe sont promus CCP en 2^{ème} classe.

Les C/C Hors classe promus CCP le sont en 1^{ère} classe.

Pour les promotions CCP, le temps passé en C/C 1^{ère} classe sera pris en compte pour le décompte du temps de service en CCP 2^{ème} classe.

3. MOBILITÉ

Ce chapitre concerne la mobilité entre la Division de vol France, la Division de vol Europe et l'ensemble des Divisions de vol Long Courrier (à l'exclusion de toute mobilité intra Long Courrier).

Dans le texte suivant, l'appellation Centre de vol Moyen Courrier "MC" comprend les unités de vol France et Europe. L'appellation unité de vol Long Courrier "LC" comprend l'ensemble des Divisions de vol Long Courrier

3.1. CAMPAGNES DE MOBILITE HOTESSES ET STEWARDS

3.1.1. PRINCIPES GENERAUX

Les PNC et/ou les PCB sont affectés à leur embauche sur l'une des unités de vol en fonction des besoins de l'Entreprise.

Les besoins en Hôtesse et Stewards de l'unité de vol Long Courrier sont alimentés prioritairement par la mobilité. En conséquence, toute embauche directe sur l'unité de vol Long Courrier pourra donner lieu à une mobilité sur le Centre de vol Moyen Courrier, avec un préavis de 3 mois, si des PNC inscrits dans les campagnes de mobilité sont en attente d'une mobilité de MC vers LC.

Les Hôtesse et Stewards désirant une mobilité s'inscrivent dans le cadre des campagnes.

Les demandes de mobilité des Hôtesse et Stewards figurant sur la liste des candidats retenus en stage de formation C/C ne seront pas prises en compte au-delà de la date de première mise en ligne en qualité de Chef de cabine temporaire.

3.1.2. INSCRIPTION

Les souhaits d'affectation sont émis 2 fois par an dans le cadre d'une prospection ouverte à l'ensemble des Hôtesse et Stewards répondant à l'une des conditions suivantes :

- a) Avoir été embauché directement sur MC et avoir à la date de traitement de la campagne au minimum :
 - un an d'affectation sur MC pour une mobilité vers LC,
 - 6 mois d'affectation sur MC pour une mobilité entre les différentes unités de vol du MC.
- b) Avoir fait l'objet d'une mobilité imposée par l'Entreprise de LC vers MC et avoir au minimum un an d'affectation sur MC à la date de traitement de la campagne.
- c) Tout Hôtesse ou Steward étant affecté volontairement sur un centre de vol.

Ces campagnes sont ouvertes :

- du 1^{er} janvier au 15 février pour traitement à compter du 1^{er} avril,
- du 1^{er} août au 15 septembre pour traitement à compter du 1^{er} novembre.

3.1.3. TRAITEMENT

La mobilité est déclenchée à l'initiative de l'Entreprise
Deux listes sont élaborées pour chacune des unités de vol

3.1.3.1. *LISTE 1 : HOTESSES ET STEWARDS FAISANT L'OBJET D'UNE PREMIERE AFFECTATION NON VOLONTAIRE SUR MOYEN COURRIER OU EMBAUCHES DIRECTEMENT SUR MOYEN COURRIER*

Les Hôtesse et Stewards embauchés directement sur Long Courrier et ayant fait l'objet d'une mobilité sur le centre de vol Moyen Courrier à l'initiative de l'Entreprise ainsi que les Hôtesse et Stewards ayant été embauchés directement sur le Centre de vol Moyen Courrier sont traités sur cette liste classée par ordre de durée décroissante d'affectation sur le Centre de vol Moyen Courrier. A durée d'affectation sur Moyen Courrier égale, les Hôtesse et Stewards seront départagés par ordre décroissant d'ancienneté PNC puis par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie puis par ordre d'âge décroissant.

3.1.3.2. LISTE 2 : HÔTESSES ET STEWARDS AFFECTÉS VOLONTAIREMENT SUR LEUR CENTRE DE VOL

La liste issue de la dernière campagne de mobilité est fusionnée avec la liste issue des campagnes précédentes. Cette nouvelle liste est établie par ordre décroissant d'ancienneté PNC ; en cas d'égalité les HôtesSES et Stewards sont départagés par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie puis par ordre d'âge décroissant.

3.1.3.3. GESTION DES DIFFÉRENTES LISTES DE MOBILITÉ MC VERS LC

Les HôtesSES et Stewards, affectés sur le centre de vol Moyen Courrier, relevant de la liste 2 (cf. article 3.1.3.2 « Liste 2 : HôtesSES et Stewards affectés volontairement sur leur centre de vol ») et qui, compte tenu de leur ancienneté, auraient pu bénéficier d'une mobilité s'ils s'étaient inscrits dans une campagne précédente sont traités en priorité par rapport aux HôtesSES et Stewards relevant de la liste 1 (cf. article 3.1.3.1 « Liste 1 : HôtesSES et Stewards faisant l'objet d'une première affectation non volontaire sur Moyen Courrier ou embauchés directement sur Moyen Courrier »).

3.2. CAMPAGNES DE MOBILITÉ CHEFS DE CABINE

3.2.1. INSCRIPTION

Les C/C désirant une mobilité s'inscrivent dans le cadre des campagnes.

Les souhaits d'affectation sont émis 2 fois par an pour chaque unité de vol dans le cadre d'une campagne de prospection ouverte :

- du 1er janvier au 15 février pour traitement à compter du 1er avril,
- du 1er août au 15 septembre pour traitement à compter du 1er novembre.

3.2.2. TRAITEMENT

La liste issue de la dernière campagne de mobilité est fusionnée avec la liste issue des campagnes précédentes. Une nouvelle liste unique est établie par ordre croissant de sélection C/C et par ordre décroissant d'ancienneté Chef de Cabine dans chaque sélection et en cas d'égalité par ordre décroissant d'ancienneté PNC puis par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie puis par ordre d'âge décroissant.

3.3. COMITÉ DE SUIVI

Un comité de suivi composé des parties signataires se réunira en tant que de besoin afin de valider l'évolution de la mobilité. L'objectif de ce comité de suivi sera de mettre en adéquation la mobilité avec la réalité de l'activité et de l'organisation.

4. RECLASSEMENT

4.1. RECLASSEMENT INTERNE DU PNC AU SEIN DU PS

Le reclassement au sol avant l'âge d'ouverture du droit à retraite PN des PNC volontaires s'effectue selon les formalités décrites à l'article 4.1.1 « Cas général ».

Des dispositions particulières sont en outre prévues pour le PNC ayant 3 ans minimum d'ancienneté en tant que PNC, selon les modalités décrites à l'article 4.1.2 « Cas du PNC ayant 3 ans d'ancienneté minimum en tant que PNC ».

4.1.1. CAS GENERAL

Lorsqu'un PNC souhaite mettre un terme à son activité en vol avant l'âge d'ouverture du droit à la retraite du PN et exprime le désir d'être reclassé au sol, il adresse une demande auprès du RRH de la Division de vol qui la transmet au service en charge de la mobilité.

Le service en charge de la mobilité examine son cas en tenant compte :

- de ses capacités et aptitudes et dans toute la mesure du possible de ses aspirations,
- de l'existence de postes vacants,
- des candidatures qui se sont manifestées pour ces postes au sein du personnel au sol.

Dans l'hypothèse où une suite favorable peut être envisagée, l'intéressé est mis en disponibilité de la fonction PNC durant la période probatoire de son emploi sol. Son niveau de reclassement au sol et son coefficient de rémunération sont ceux correspondant à l'emploi sol occupé et au minimum à ceux définis à l'article 3.1.3 « Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise » du Chapitre C « Couverture Sociale ».

L'Entreprise s'engage à lui donner les informations et le complément de formation qui pourraient s'avérer nécessaires pour faciliter son adaptation avant et en cours de période probatoire.

Le PNC reclassé au sol est soumis à une période probatoire de :

- 3 mois pour le PNC reclassé dans un emploi du groupe N1/N2,
- 6 mois pour le PNC reclassé dans un emploi des groupes N3/N4/N5 et cadre.

L'intéressé perçoit, dès le début de cette période, la rémunération afférente à l'emploi qui lui a été attribué. Si la période probatoire est satisfaisante, il est confirmé dans son emploi.

Dans le cas contraire il reprend son activité en vol, sous réserve de son aptitude médicale, en conservant son grade et sa classe acquis au moment de sa mise en disponibilité du PNC.

4.1.2. CAS DU PNC AYANT 3 ANS D'ANCIENNETE MINIMUM EN TANT QUE PNC

Un dispositif de soutien exceptionnel est mis en place pour le PNC ayant 3 ans d'ancienneté minimum en tant que PNC et souhaitant faire l'objet d'un reclassement au sol au sein de l'entreprise avant l'âge d'ouverture du droit à la retraite PN.

Ce dispositif exceptionnel qui ne peut être mis en œuvre qu'une fois au cours de la carrière du PNC s'articule autour de 3 phases :

- phase de réflexion préalable à la reconversion,
- phase de préparation intensive,
- phase de mise en route.

La demande préalable doit être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins deux mois avant le début de la première phase auprès du RRH PNC de la Division. Le nombre de PNC bénéficiaires de ce dispositif ne pourra dépasser 6 par mois ; de ce fait l'accord pourra être différé, la satisfaction des demandes se faisant dans le cadre de ce quota mensuel dans l'ordre de dépôt des demandes.

4.1.2.1. PHASE DE REFLEXION PREALABLE A LA RECONVERSION

Le PNC pourra, sur une période de deux mois, bénéficier d'un ensemble de prestations lui permettant de prendre, en toute connaissance de cause, la décision d'une reconversion professionnelle.

Pour cela, il lui sera proposé une expertise de son projet professionnel.

Selon les cas, seront mis en œuvre des entretiens individuels, des tests d'orientation professionnelle, des études de faisabilité, des mesures d'adéquation individu/projet.

L'agent disposera de l'accès aux ressources offertes à l'intérieur du Groupe auprès du service en charge de la mobilité.

L'Entreprise prendra les dispositions nécessaires (aménagements de service, octroi de journées de congés spécifiques) pour permettre à l'agent de disposer, durant ces deux mois, de l'équivalent de 6 ON de libre pour mener à bien ces investigations.

A l'issue de cette première phase, l'agent devra opter entre :

- l'arrêt de la procédure,
- un reclassement interne au sein du P.S.

4.1.2.2. PHASE DE PREPARATION INTENSIVE

En fonction de l'emploi sur lequel l'agent a été retenu, un plan de formation interne ou externe peut être proposé à l'agent. Cette formation pourra prendre la forme d'une Convention d'Intégration lorsque l'emploi nécessite une démarche d'acquisition des compétences permettant à l'agent de compléter ses connaissances et ainsi d'atteindre le niveau requis pour l'emploi visé. La période de formation, d'une durée maximale de 2 ans, intégrant la période probatoire donnera lieu à l'établissement d'un document individuel de suivi. Cette formation pourra également être d'une durée plus réduite - 3 mois consécutifs ou 6 mois en alternance - lorsque l'emploi visé permet d'acquérir les compétences nécessaires dans ce délai.

L'intéressé est rémunéré pendant la période de formation sur la base du salaire prévu en cas de reclassement à l'article 3.1.3 « Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise » du Chapitre C « Couverture Sociale » en tenant compte de son grade et de son ancienneté sans que celui-ci ne soit inférieur mensuellement à 65% du traitement fixe plus 55.3 PVEI correspondant à l'emploi PNC précédemment occupé.

Pendant le délai d'attente, entre la fin de la formation et le début de l'affectation sur le poste définitif, l'intéressé continue à être rémunéré sur la base du salaire prévu à 3.1.3 « Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise » du Chapitre C « Couverture Sociale ».

Dès le début de la période probatoire sur le poste définitif pour lequel l'agent a été préparé, il est rémunéré au niveau de ce poste et au minimum au niveau défini à 3.1.3 « Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise » du Chapitre C « Couverture Sociale » compte tenu de son grade et de son ancienneté.

4.1.2.3. PHASE DE MISE EN ROUTE

L'agent peut, jusqu'à la fin de la période probatoire dans son poste de reclassement, demander son retour dans le PNC, qui se fera sous réserve de son aptitude médicale, au niveau de son grade et classe qu'il avait acquis en tant que PNC au moment de sa prise de poste définitif au sol.

Une fois la période probatoire réalisée, et sous réserve de donner satisfaction dans son poste, le reclassement de l'agent est considéré comme définitif et irréversible. Si la période probatoire n'est pas satisfaisante, le PNC reprend son activité vol, sous réserve de son aptitude médicale, au grade et à la classe acquis au moment de sa prise de poste définitif au sol.

4.2. RECLASSEMENT EXTERNE DU PNC AGE DE MOINS DE 40 ANS

Des modalités d'aide au reclassement à l'extérieur de l'entreprise sont prévues pour les PNC âgés de moins de 40 ans sous réserve d'avoir exercé l'activité de PNC pendant au moins 3 ans au sein de l'entreprise. Ce dispositif de soutien exceptionnel qui ne peut être mis en œuvre qu'une fois au cours de la carrière PNC (sauf cas de perte de licence) s'articule autour de 3 phases :

- phase de réflexion préalable à la reconversion,
- phase de préparation intensive,
- phase de mise en route.

La demande préalable doit être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins deux mois avant le début de la première phase auprès du RRH PNC de la Division. Le nombre de PNC bénéficiaires de ce dispositif ne pourra dépasser 10 par mois ; de ce fait l'accord pourra être différé, la satisfaction des demandes se faisant dans le cadre de ce quota mensuel dans l'ordre de dépôt des demandes.

4.2.1. PHASE DE REFLEXION PREALABLE A LA RECONVERSION

Le PNC pourra, sur une période de deux mois, bénéficier d'un ensemble de prestations lui permettant de prendre, en toute connaissance de cause, la décision d'une reconversion professionnelle.

Pour cela, il lui sera proposé une expertise de son projet professionnel, que celui-ci concerne la recherche d'un emploi externe au Groupe Air France ou le développement d'une activité personnelle.

Selon les cas, seront mis en œuvre des entretiens individuels, des tests d'orientation professionnelle, des études de faisabilité, des mesures d'adéquation individu/projet. L'agent disposera de l'accès aux ressources offertes auprès du prestataire de service choisi par l'entreprise (documentation, presse spécialisée, CD ROM spécifiques, ...).

L'entreprise prendra les dispositions nécessaires (aménagements de service, octroi de journées de congés spécifiques) pour permettre à l'agent de disposer, durant ces deux mois, de l'équivalent de 6 ON de libre pour mener à bien ces investigations.

A l'issue de cette première phase, l'agent devra opter entre :

- l'arrêt de la procédure,
- la signature d'un congé de reconversion externe de 18 mois.

4.2.2. PHASE DE PREPARATION INTENSIVE

A l'issue de la phase de réflexion préalable à la reconversion visée à l'article 4.2.1 « Phase de réflexion préalable à la reconversion » et avant que ne débute le congé de reconversion externe, l'agent pourra bénéficier pendant une durée n'excédant pas 6 mois d'un ensemble de prestations - formations, stages en entreprises, techniques de recherche d'emploi, parcours de création spécialement adapté à son projet professionnel.

La durée et le programme de cet ensemble de prestations seront arrêtés, lors de la signature d'un congé de reconversion externe, par un comité (DRH PNC - RRH) sur proposition du prestataire de service choisi par l'entreprise, qui en assurera la bonne exécution.

Durant cette période qui ne saurait excéder 6 mois, l'agent percevra mensuellement 65% de son traitement fixe ainsi que 55.3 PVEI.

4.2.3. PHASE DE MISE EN ROUTE

A l'issue de cette période rémunérée, débutera le congé de reconversion externe de 18 mois sans solde qui sera consacré soit au lancement effectif du projet personnel soit à trouver un nouvel emploi salarié.

Durant cette phase, l'agent sera suivi par le prestataire de service choisi par l'Entreprise, auprès duquel il pourra trouver assistance.

A tout moment l'agent pourra :

- soit demander son retour dans le PNC qui se fera, sous réserve de son aptitude médicale, au grade et à la classe acquis à l'issue de la période de préparation intensive visée à l'article 4.2.2 « Phase de préparation intensive »,
- soit demander son départ.

En tout état de cause il devra se déterminer à l'issue de son congé de reconversion externe.

Pendant le congé de reconversion externe il bénéficiera, pour lui-même et ses ayants droit directs (conjoint, concubin ou partenaire de pacs, enfants aux conditions prévues par la convention d'entreprise commune), de 2 billets à tarifs soumis à restrictions non réservables de type IDN2 (tarif forfaitaire R2) par personne et par an, utilisables uniquement sur les vols opérés en propre par la Compagnie.

A défaut de s'être manifesté dans le délai d'un mois avant la fin du congé de reconversion pour l'organisation des visites médicales de reprise, l'agent sera considéré comme renonçant à réintégrer son emploi.

5. CESSATION DE SERVICE - INDEMNITE DE LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE - PERSONNEL NON CADRE

L'indemnité versée en cas de licenciement pour motif économique est calculée sur la base d'un mois de salaire mensuel de référence tel que défini dans les barèmes ci-dessous pour chacune des 12 premières années de service dans l'Entreprise, plus un demi-mois par année d'ancienneté au-delà de 12.

Ces barèmes sont revalorisés en fonction des augmentations générales de salaires du PNC.

Une augmentation générale équivalente à l'augmentation de la PUA sera également appliquée le cas échéant en même temps que la dernière augmentation générale de l'année civile concernée.

5- CESSATION DE SERVICE - INDEMNITE DE LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE

5.1. Indemnité de licenciement pour motif économique - Personnel non cadre
Salaire mensuel de référence au 01.09.2017 en euros

Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1 457,03	1 487,18	1 680,18	1 736,41	1 905,23	1 961,45	2 017,53	2 073,90	2 248,54	2 308,56
1ère CI	1 395,27	1 422,80	1 555,06	1 606,19	1 759,71	1 810,69	1 861,82	1 912,95	2 071,57	2 126,19
2ème CI	1 244,08	1 268,98	1 405,90	1 452,52	1 592,20	1 638,67	1 685,43	1 731,89	1 876,53	1 926,05
3ème CI	1 078,32	1 100,46	1 230,68	1 271,61	1 394,54	1 435,77	1 476,70	1 517,48	1 644,79	1 688,46
4ème CI	1 035,78	1 057,05	1 187,12	1 226,60	1 345,46	1 385,08	1 424,55	1 464,17	1 587,25	1 629,35
CI d'adaptation	954,21	973,15	1 098,27	1 122,45	1 195,14	1 219,46	1 243,64	1 267,82	1 292,29	1 316,47

Chef de cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1 792,34	1 837,20	2 034,28	2 103,76	2 312,49	2 381,97	2 451,59	2 521,22	2 590,70	2 660,32
1ère CI	1 705,53	1 746,02	1 890,32	1 943,53	2 133,18	2 196,54	2 257,87	2 322,83	2 386,19	2 449,41
2ème CI	1 621,04	1 657,90	1 731,89	1 788,99	1 960,58	2 017,53	2 074,92	2 131,87	2 284,86	2 322,98

Chef de cabine principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	2 055,40	2 107,84	2 385,90	2 457,86	2 673,58	2 745,53	2 817,49	2 889,30	2 961,26	3 033,36
1ère CI	2 018,84	2 069,53	2 277,97	2 347,59	2 556,18	2 625,60	2 695,57	2 764,91	2 834,68	2 904,01
2ème CI	1 936,25	1 983,01	2 076,67	2 140,90	2 333,61	2 397,99	2 462,37	2 526,61	2 590,84	2 660,47

6. MESURES COMPLEMENTAIRES D'ACCOMPAGNEMENT DES PARCOURS PROFESSIONNELS PNC

Des dispositifs d'accompagnement à la formation et au maintien dans l'emploi des PNC ont été inscrits dans le « *Contrat de Génération PNC 2016 – 2019* », notamment en ce qui concerne les aménagements de fin de carrière.

Les dispositifs ci-après viennent ainsi compléter l'engagement porté par Air France en la matière.

6.1. FORMATION PNC

Les parties signataires s'engagent à amplifier et favoriser la construction de parcours de professionnalisation et de développement des compétences, s'appuyant sur les dispositifs légaux de la formation professionnelle. En particulier, afin de favoriser l'employabilité des PNC, une étude sera lancée immédiatement à signature du présent accord pour mettre en place un système de validation des compétences (type « VAE »), s'inspirant du modèle de ce qui a pu être mené pour les cadres PNC en 2016/2017.

6.2. DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT SPECIFIQUE AUX MOBILITES VOLONTAIRES SECURISEES (MVS) EXTERNES

La Mobilité Volontaire Sécurisée (M.V.S) externe doit permettre au salarié d'exercer une activité professionnelle dans une autre entreprise dans le cadre d'une suspension de son contrat de travail.

Les dispositions suivantes s'appliquent en complément des dispositions légales en la matière.

Le PNC volontaire qui souhaite bénéficier d'une période de M.V.S devra produire un contrat de travail ou une promesse d'embauche d'une durée de 6 mois minimum.

Des modalités spécifiques d'accompagnement s'appliquent, pendant la durée du présent accord, aux demandes de M.V.S pour les PNC qui, au moment de leur demande, sont présents payés, âgés de 40 ans et plus et ont, au minimum, 24 mois d'ancienneté.

L'accès aux modalités spécifiques d'accompagnement des M.V.S, pour ces PNC, s'opèrera dans la limite de quotas calculés par grade et par réseau (LC, MC, CC).

Ces départs en M.V.S doivent intervenir au plus tard 9 mois avant le terme du présent accord.

Dans le cadre des conditions définies ci-dessus, Air France accompagnera les demandes de périodes de M.V.S d'une durée comprise entre 6 et 12 mois par une allocation versée au moment du départ en M.V.S., calculée en fonction de la durée de la période de M.V.S. :

- Allocation d'un mois et demi (1,5 mois) de salaire* pour une période de M.V.S. de 6 à 12 mois ;
- Allocation de trois mois (3 mois) de salaire* pour une période de M.V.S. de 13 à 24 mois.

Cette allocation sera remboursée par le bénéficiaire au cas où l'entreprise accepterait un retour anticipé.

Par ailleurs, en cas de démission, à l'issue de la période de M.V.S, exprimée par le salarié de manière écrite, expresse et non équivoque, une indemnité spécifique équivalente à 3 mois de salaire * sera versée au salarié.

**-salaire mensuel constitué :*

- du traitement fixe mensuel correspondant à l'emploi, l'échelon et la classe de l'intéressé au moment du départ, ainsi que de la prime de fonction, le cas échéant,
- et de 85 PVEI (prime de vol effective individualisée)

B. REMUNERATION

1. PRINCIPES GENERAUX

1.1 STRUCTURE DE LA REMUNERATION DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL NON CADRE

La rémunération du Personnel Navigant Commercial non cadre comprend :

- un traitement fixe,
- des primes de vol,
- des primes annuelles (PFA, PUA),

et le cas échéant :

- des majorations pour vol de nuit,
- des majorations au titre des périodes de vol de plus de 10 heures,
- des majorations pour heures supplémentaires,
- un complément au titre du repos additionnel,
- une majoration ou une prime liée à l'affectation aux Antilles,
- des primes et indemnités diverses.

1.2 MODALITES DE PAIEMENT

Le paiement des rémunérations est effectué à terme échu, en principe au lieu d'affectation.

Le règlement des éléments fixes (traitement fixe, primes et indemnités forfaitaires) a lieu en fin de mois (M).

Les éléments variables sont réglés à la fin du mois qui suit celui auquel ils correspondent (M+1).

Une avance forfaitaire de 85 primes de vol est versée au Personnel Navigant Commercial non cadre. Il est redevable à la Compagnie de cette avance lors de sa cessation de service.

1.3 ECHELON D'ANCIENNETE

Les échelons qui sanctionnent l'ancienneté à la Compagnie ont une incidence sur la rémunération et prennent effet le 1^{er} d'un mois.

Si la date de départ de l'ancienneté, décomptée comme il est indiqué ci-dessus, se situe entre le 1^{er} et le 15 d'un mois, l'échelon prend effet au 1^{er} du mois considéré. Si la date de départ de l'ancienneté se situe après le 15 d'un mois, l'échelon prend effet au 1^{er} du mois suivant.

Les échelons ainsi que la progression dans ces échelons en fonction de la durée des services sont fixés conformément aux tableaux ci-dessous :

Tableau applicable à partir du 1^{er} septembre 2017 :

Echelon	Durée des services dans l'échelon
1	3 ans
2	3 ans
3	3 ans
4	3 ans
5	3 ans
6	3 ans
7	3 ans
8	3 ans
9	4 ans
10	--

Ce nouveau tableau vise à pérenniser pour les nouveaux embauchés la mesure Transform de gel des échelons prévue par l'accord collectif PNC 2013/2016. En conséquence, les PNC présents à la date du 1^{er} septembre 2017 et positionnés dans les échelons d'ancienneté 1, 2 ou 3 à cette date, seront positionnés dans ce nouveau tableau applicable au 1^{er} septembre 2017 en prenant en compte l'intégralité de leur ancienneté compagnie (Ainsi, l'application de ce nouveau tableau à ces PNC n'aura pas d'incidence sur la date à laquelle ils seront positionnés en échelon 4).

La majoration liée aux échelons d'ancienneté est prise en compte dans les barèmes en vigueur.

1.4 TABLEAU DES EMPLOIS PNC NON CADRE

Emploi	Niveau de classement
Hôtesse et Steward	classe d'adaptation 4 ^{ème} classe 3 ^{ème} classe 2 ^{ème} classe 1 ^{ère} classe Hors classe
Chef de Cabine	2 ^{ème} classe 1 ^{ère} classe Hors classe
Chef de Cabine Principal	2 ^{ème} classe 1 ^{ère} classe Hors classe

1.5 COEFFICIENT MAJORATEUR INDIVIDUEL RESULTANT DE L'INTEGRATION DE LA PRIME COMPLEMENTAIRE

L'intégration de la prime complémentaire depuis le 1^{er} janvier 1995 a pour effet de majorer à hauteur de 1/13^{ème} le traitement fixe, les primes liées à l'emploi de Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal et les éléments de rémunération au titre des primes de vol.

2. TRAITEMENT FIXE

Le PNC non cadre perçoit un traitement fixe (cf barème en annexe 1 du présent chapitre), dont le montant est fonction de son emploi, de sa classe dans son emploi et de son échelon d'ancienneté.

3. PRIMES DE VOL

La prime de vol effective individualisée (PVEI) d'un PNC non cadre est fonction de son emploi, de sa classe dans son emploi et de son échelon d'ancienneté (cf barèmes en annexe 2 du présent chapitre : ces barèmes sont en euros au 01/09/2017 sans préjudice des augmentations générales postérieures à cette date).

Le montant mensuel des primes de vol et majorations correspond :

- soit au décompte des primes de vol et majorations selon l'activité réalisée (Cf paragraphe 4 « DECOMPTE ET REMUNERATION DE L'ACTIVITE » ci-dessous : primes de vol liées à l'activité aérienne et non aérienne, majorations pour vol de nuit, périodes de vol de plus de 10h ou heures supplémentaires, primes de vol liées aux éventuelles périodes de maladie - prises en compte à hauteur de 80 PVEI par mois, au prorata selon la durée de la maladie -),
- soit au salaire minimum garanti défini à l'article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti »

4. DECOMPTE ET REMUNERATION DE L'ACTIVITE

4.1 DEFINITIONS

4.1.1 DEFINITIONS DE L'ACTIVITE VOL

Ces définitions ne concernent que le présent chapitre « Rémunération » et ne remettent pas en cause celles des chapitres F et G relatives aux règles d'utilisation.

- **Temps de vol de référence :**

Le temps de vol de référence d'une étape pour un type avion est une valeur figée à partir des temps de vol programmés de l'exercice IATA 2003, et utilisée pour le décompte de l'activité des Personnels Navigants Techniques et Commerciaux. Les principes figurent en annexe 3 de ce chapitre.

- **Temps de vol rémunéré (HV100%(r)) :**

Le temps de vol servant au calcul de la rémunération d'une étape en fonction est indépendant du temps de vol réalisé. Il est égal au temps de vol de référence, prolongé de :

- 10 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier
- 30 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier.

- **Temps de vol décompté :**

Les heures de vol effectuées en fonction prises en compte pour le décompte de l'activité sont pour chaque étape :

- le temps de vol de référence tant que le temps de vol réalisé (bloc-bloc) est inférieur ou égal à celui-ci
- le temps de vol réalisé (bloc-bloc) si celui-ci est supérieur au temps de vol de référence.

- **Tme :**

Temps moyen d'étape des vols en fonction, calculé au Service de vol. Le Tme a une valeur minimum de 1 heure.

Le temps de chaque étape intervenant dans le calcul du Tme est le temps de vol effectivement réalisé.

- **Cmt :**

Coefficient majorateur d'étape calculé pour chaque Service de Vol.

$$\text{Cmt} = \text{SUP} (70 / (21 \text{Tme} + 30) ; 1)$$

- **HV100%(r) :**

Pour une étape en fonction, temps de vol rémunéré défini ci-dessus.

- **Hcv(r) :**

Pour un Service de Vol : Heures créditées rémunérées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **HV100% :**

Pour une étape en fonction, temps de vol décompté défini ci-dessus.

- **Hcv :**

Pour un Service de Vol : Heures créditées décomptées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **Hct :**

Pour un Service de Vol : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps de Service de Vol.

- **Hca :**

Pour un courrier : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps d'Absence d'un courrier.

- **TSV :**

Le TSV débute 1 heure avant l'heure programmée ou réalisée (si elle est antérieure) du premier vol et se termine ½ heure après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé du Service de Vol (en cas de rotation croisée, l'heure de fin du dernier temps de service de vol de la rotation est reportée d'une heure).

- **TA :**

Le Temps d'Absence est le temps décompté depuis le début du premier service de vol programmé ou réalisé (s'il est antérieur) jusqu'à la fin du dernier service de vol réalisé d'une rotation (selon définition du TSV ci-dessus).

4.1.2 DEFINITIONS DE L'ACTIVITE SOL

- Hcs : heures créditées au titre de l'activité sol

Toute journée d'immobilisation sur ordre est créditée 4 Hcs.

Certaines activités ne mobilisant qu'une demi-journée (d'une durée maximale de 4 heures) se verront créditées d'une demi-journée soit 2 Hcs.

Une réserve (terrain, domicile ou hôtel) non déclenchée est créditée 3 Hcs.

Une alerte terrain non déclenchée est également créditée 3 Hcs.

Formations en e-learning :

Le temps d'e-learning programmé est rémunéré à hauteur de 50% de ce temps en heures créditées rémunérées non décomptées.

4.2 DECOMPTE MENSUEL DE L'ACTIVITE

4.2.1 PNC DONT LE REGIME D'EMPLOI EST MOYEN-COURRIER

- $Hcv = (\sum HV100\%) \times Cmt + \sum MEP / 2 (*)$,
(* Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- $Hct = TSV / 1.64$

Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- $Hca = 4 HC \times \text{nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.}$

En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

◇ Heures créditées décomptées par Service de vol :	$H1 = \text{Sup} (Hcv ; Hct)$
◇ Heures créditées décomptées par Rotation :	$H2 = \text{Sup} (Hca ; \sum H1)$
◇ Heures créditées décomptées au mois :	$HC = \sum H2 + \sum Hcs$

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

4.2.2 PNC DONT LE REGIME D'EMPLOI EST LONG-COURRIER

- $Hcv = (\sum HV100\%) \times Cmt + \sum MEP / 2 (*)$,

(* Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- $Hct = TSV / 1.75$

Avec un TSV minimum de 7 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- $Hca = TA \times 5/24$

◇ Heures créditées décomptées par Service de vol :	$H1 = \text{Sup} (Hcv ; Hct)$
◇ Heures créditées décomptées par Rotation :	$H2 = \text{Sup} (Hca ; \Sigma H1)$
◇ Heures créditées décomptées au mois :	$HC = \Sigma H2 + \Sigma Hcs$

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

4.3 REMUNERATION MENSUELLE DE L'ACTIVITE

4.3.1 PNC DONT LE REGIME D'EMPLOI EST MOYEN-COURRIER

- $Hcv(r) = (\Sigma HV100\%(r)) \times Cmt + \Sigma MEP / 2 (*)$,
(* Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).
- $Hct = TSV / 1.64$
Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.
- $Hca = 4 HC \times \text{nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.}$
En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

◇ Heures créditées rémunérées par Service de vol :	$H1(r) = \text{Sup} (Hcv(r) ; Hct)$
◇ Heures créditées rémunérées par Rotation :	$H2(r) = \text{Sup} (Hca ; \Sigma H1(r))$
◇ Heures créditées rémunérées au mois :	$HC(r) = \Sigma H2(r) + \Sigma Hcs$

1 heure créditée rémunérée donne lieu au paiement de 1,08 Primes de Vol Effectives Individualisées.

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2(r).

4.3.2 PNC DONT LE REGIME D'EMPLOI EST LONG-COURRIER

- $Hcv(r) = (\Sigma HV100\%(r)) \times Cmt + \Sigma MEP / 2 (*)$,
(* Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).
- $Hct = TSV / 1.75$
Avec un TSV minimum de 7 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- $Hca = TA \times 5/24$

- ◇ Heures créditées rémunérées par Service de vol : $H1(r) = \text{Sup}(Hcv(r) ; Hct)$
- ◇ Heures créditées rémunérées par Rotation : $H2(r) = \text{Sup}(Hca ; \Sigma H1(r))$
- ◇ Heures créditées rémunérées au mois : $HC(r) = \Sigma H2(r) + \Sigma Hcs$

1 heure créditée rémunérée donne lieu au paiement de 1.07 Prime de Vol Effective Individualisée.

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2(r).

4.4 SITUATIONS PARTICULIERES

4.4.1 IRREGULARITE D'EXPLOITATION

On entend par irrégularité d'exploitation tout vol qui ne se termine pas à l'escale d'arrivée figurant au plan de vol déposé avant le départ : un demi-tour au sol, un demi-tour en vol, un atterrissage en route ou un atterrissage sur un terrain de dégagement sont des irrégularités d'exploitation. Par extension, l'étape suivant un atterrissage en route ou un dégagement est assimilée à une irrégularité d'exploitation si celle-ci ne figure pas au programme des vols de la saison en cours pour l'avion concerné.

Lors d'une irrégularité d'exploitation le temps de vol pris en compte tant pour le décompte que pour la rémunération est uniquement le temps de vol réalisé.

4.4.2 DECOMPTE ET REMUNERATION DES VOLS ANNULES OU REPOTES APRES ENGAGEMENT DU TSV

4.4.2.1 VOL ANNULE :

En cas de vol annulé après engagement du service de vol (délai de prévenance non respecté), s'il n'y a pas attribution d'un service de vol de substitution, le TSV engagé donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées.

(Soit 4 HC pour un service de vol au départ de la base, au titre du TSV minimum en Long-Courrier, et au titre du jour d'engagement en Moyen-Courrier. Pour un service de vol au départ d'une escale, le TSV minimum donne 4 HC en Long Courrier et 3.5 HC en Moyen-Courrier, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation et également du temps d'absence de celle-ci).

4.4.2.2 VOL REPORTE :

En cas de vol reporté (ou de service de vol interrompu avec poursuite du courrier) après engagement du service de vol (délai de prévenance non respecté), le service de vol interrompu donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées.

(Le TSV minimum donne 4 HC en Long-Courrier et 3.5 HC en Moyen-Courrier, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation -incluant le service de vol interrompu- et également du temps d'absence de celle-ci).

4.4.3 MISE EN PLACE PAR VOIE DE SURFACE

Par extension, la mise en place effectuée par voie de surface est décomptée et rémunérée dans les mêmes conditions que celles indiquées ci-dessus, sur la base du temps de vol apprécié en fonction du temps normalement nécessaire pour effectuer le trajet considéré avec le type avion ou avec un type avion voisin de celui utilisé sur le parcours justifiant la mise en place avec un minimum d'une heure de temps de vol. Le temps de service de vol correspondant est comptabilisé pour la rémunération suivant les mêmes règles que pour les vols en mise en place.

4.5 MAJORATION DE NUIT

Pour la rémunération, est considéré comme temps de vol de nuit le temps de vol rémunéré effectué en fonction compris entre :

- 18h00 et 6h00 locales de l'escale de départ du service de vol en Long-Courrier (*),
- 21h00 et 9h00 locales de la base d'affectation en Moyen-Courrier,
-

l'origine étant l'heure bloc départ réalisée.

Le temps de vol de nuit des tronçons de vol effectivement réalisés donnent lieu à la majoration suivante au titre de la nuit, exprimée en primes de vol :

0.5 x Cmt x (temps de vol de nuit) x coef. PV/HC()**

(*) Pour l'application de ce paragraphe, les parcours Métropole/Alaska et retour sont considérés comme effectués entièrement de nuit.

(**) Coefficients PV/HC : 1.08 pour le PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier, 1.07 pour le PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier.

4.6 MAJORATION COMPLEMENTAIRE AU TITRE DES PERIODES DE VOL DE PLUS DE 10 HEURES

Les majorations sont déterminées suivant le tableau ci-dessous :

Heure de vol	Majoration
Entre 10 h 01 et 11 h	0,25
Entre 11 h 01 et 12 h	0,50
Entre 12 h 01 et 13 h	1,00
Au-delà de 13 h	2,00

La majoration complémentaire au titre des périodes de vol de plus de 10 heures versée pour le mois considéré est égale à :

Somme des majorations sur le mois x 0,7 PVEI *

* en tenant compte le cas échéant, de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative à la prime de vol.

4.7 MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES

Chaque heure créditée supplémentaire, au-delà du seuil mensuel de 75 heures créditées * (selon le décompte mensuel de l'activité tel que précisé à l'article 4.2 « Décompte mensuel de l'activité » ci-dessus), donne lieu au versement de :

- Traitement fixe : 1/75^{ème} du traitement fixe mensuel (en tenant compte, le cas échéant, de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, ainsi que de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative au traitement fixe) majoré de 25%.
- Primes de vol : une majoration de 25% du taux moyen de primes de vol obtenu par le quotient défini pour le mois considéré par : montant des primes de vol (en tenant compte le cas échéant de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative aux primes de vol) liées aux activités vol et sol (selon article 4.3 « Rémunération mensuelle de l'activité ») et liées aux majorations de nuit (selon article 4.5 « Majoration de nuit »), divisé par le nombre total d'heures créditées du mois considéré (selon le décompte mensuel de l'activité article 4.2 « Décompte mensuel de l'activité »).

* Ce seuil est réduit d'autant de 1/30^{èmes} que de jours passés par un PNC au cours du mois considéré, en inaptitude, accident, congés, maladie supérieure à dix jours. Ce seuil ne peut cependant, en aucun cas, être inférieur à 16 heures créditées.

4.8 SALAIRE MENSUEL MINIMUM GARANTI

Outre le traitement fixe et le cas échéant la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, le PNC non cadre perçoit un montant minimum garanti au titre des primes de vol et majorations.

Pour le PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier, ce montant minimum est égal à :
(Nb de 30^{ème} de présence + Nb de 30^{ème} de maladie) x 85 PVEI / 30

Pour le PNC dont le régime d'emploi est Long-Courrier, ce montant minimum est égal à :
(1,127 x Nb de 30^{ème} de présence + Nb de 30^{ème} de maladie) x 85 PVEI / 30

5. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES DE REMUNERATION DU PERSONNEL NAVIGANT NON CADRE

5.1 REMUNERATION AU TITRE DU REPOS ADDITIONNEL

$$\frac{8 \% \times (\text{salaire mensuel minimum garanti}^*)}{2}$$

par tranche de 24 heures ou au prorata.

* Salaire mensuel minimum garanti défini à l'article 4.8. « Salaire mensuel minimum garanti » ci-dessus, comprenant : le traitement fixe, les primes de vol garanties pour 30/30^{ème} de présence, et le cas échéant la prime de fonction Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal, ainsi que la prime différentielle de CCT ou de CCPT.

La rémunération au titre du repos additionnel est versée en sus de la garantie prévue à l'article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti » ci-dessus. Elle n'est pas prise en compte pour déterminer le salaire global mensuel moyen (SGMM) ni la prime de fin d'année. Les conditions d'attribution de la rémunération au titre du repos additionnel sont définies dans les chapitres F et G traitant des règles d'utilisation du PNC.

5.2 REMUNERATION PARTICULIERE LIEE A L'EXERCICE DE CERTAINS EMPLOIS

5.2.1 HOTESSE OU STEWARD DECLENCHE EN CHEF DE CABINE

L'Hôtesse ou le Steward déclenché en Chef de Cabine perçoit, pour chaque heure créditée décomptée au titre des heures de vol (Hcv) effectuée en tant que Chef de Cabine, une prime horaire forfaitaire. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Son montant est de 15,60 € à la date du 01/09/2017 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la prime complémentaire).

Le montant de cette prime inclut également un prorata au titre de la prime de fin d'année et de la rémunération au titre des congés annuels. Elle ne donne donc pas lieu à régularisation de la prime de fin d'année. Elle n'est pas prise en compte pour déterminer le salaire global mensuel moyen. Elle est versée en sus de la garantie prévue à l'article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti » ci-dessus.

5.2.2 CHEF DE CABINE TEMPORAIRE

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine à titre temporaire perçoit, le mois où il exerce cet emploi, le traitement fixe d'un Chef de Cabine de 2^{ème} classe à son échelon d'ancienneté (ou le traitement fixe d'un C/C 1^{ère} classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe depuis au moins 5 ans), et à l'exclusion de la prime de fonction Chef de Cabine. La prime de vol effective individualisée qui lui est appliquée ce mois-là est en outre celle d'un Chef de Cabine de 2^{ème} classe à son échelon d'ancienneté (ou la prime de vol effective individualisée d'un C/C 1^{ère} classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe depuis au moins 5 ans). Cette disposition se traduit par le versement d'une prime différentielle.

Les Hôtesse et Stewards ayant déjà été mis en ligne en CCT et déclenchés ponctuellement en CCT percevront une prime égale à 160% de la différence entre le traitement fixe C/C 2^{ème} classe et leur traitement fixe (ou entre le traitement fixe C/C 1^{ère} classe et leur traitement fixe s'ils sont hors classe depuis au moins 5 ans).

5.2.3 PRIME DE CHEF DE CABINE

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine perçoit mensuellement une prime de fonction. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Barème de la prime mensuelle de fonction Chef de Cabine applicable au 01/09/2017 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire) :

- Chef de Cabine dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier : 170,95 €
- Chef de Cabine dont le régime d'emploi est Long-Courrier : 85,48 €

5.2.4 CHEF DE CABINE PRINCIPAL TEMPORAIRE OU CHEF DE CABINE FAISANT FONCTION DE CHEF DE CABINE PRINCIPAL

Le Chef de Cabine perçoit, le mois où il exerce l'emploi de Chef de Cabine Principal, le traitement fixe majoré de la prime de fonction de Chef de Cabine Principal d'un Chef de Cabine Principal de 2^{ème} classe à son échelon d'ancienneté, s'il est 2^{ème} ou 1^{ère} classe, et celui d'un Chef de Cabine Principal de 1^{ère} classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe. La prime de vol effective individualisée qui lui est appliquée ce mois-là est en outre celle d'un Chef de Cabine Principal de 2^{ème} classe à son échelon d'ancienneté, s'il est 2^{ème} ou 1^{ère} classe, et celle d'un Chef de Cabine Principal de 1^{ère} classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe. Cette disposition se traduit par le versement d'une prime différentielle.

5.2.5 PRIME DE CHEF DE CABINE PRINCIPAL

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine Principal perçoit mensuellement une prime de fonction correspondant à sa classe. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Barème de la prime mensuelle de fonction Chef de Cabine Principal applicable au 01/09/2017 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire) :

CLASSE	Prime CCP
Hors classe	480,81 €
1 ^{ère} classe	395,33 €
2 ^{ème} classe	277,79 €

5.3 PRIME DE FIN D'ANNEE (PFA)

5.3.1 CONDITIONS D'ATTRIBUTION

La prime de fin d'année est versée intégralement au PNC travaillant à temps plein, en activité pendant la période de référence (1^{er} janvier - 31 décembre) et n'ayant eu, au cours de cette même période, aucune interruption de service non rémunérée.

En cas d'année incomplète, cette prime est calculée au prorata du temps de service effectif au cours de cette année.

Elle est également versée, prorata temporis, en cas de préavis payé non travaillé.

5.3.2 TAUX

Le taux de cette prime est fixé à 100 % des éléments de rémunération suivants :

- traitement fixe, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- moyenne des primes de vol, revalorisées pour tenir compte des augmentations collectives de salaires (en tenant compte le cas échéant des primes différentielles de CCT ou CCPT relatives aux primes de vol, ainsi que des éventuels compléments de primes de vol versés dans le cadre de la garantie de rémunération prévue à l'article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti », et à l'exclusion des majorations au titre des heures supplémentaires).
La période de référence correspond à l'activité réalisée du 1^{er} décembre au 30 novembre.
- Pour l'Hôtesse ou le Steward ayant exercé l'emploi de Chef de Cabine Temporaire au cours de l'année, il sera tenu compte de la moyenne des primes différentielles de Chef de Cabine relatives au traitement fixe, perçues au cours de la période allant du 1^{er} décembre de l'année précédente au 30 novembre de l'année en cours.
- Pour le Chef de Cabine ayant exercé l'emploi de Chef de Cabine Principal Temporaire ou ayant fait fonction de Chef de Cabine Principal au cours de l'année, il sera tenu compte de la moyenne des primes différentielles de Chef de Cabine Principal relatives au traitement fixe, perçues au cours de la période allant du 1^{er} décembre de l'année précédente au 30 novembre de l'année en cours.

Si la période de douze mois ainsi définie comprend des mois au cours desquels se trouve située tout ou partie d'une période d'inactivité supérieure à 30 jours consécutifs, la moyenne des primes de vol est déterminée :

- en éliminant l'intégralité des primes de vol afférentes aux mois concernés par une période d'inactivité,
- puis en divisant le total des primes de vol restant par le nombre de mois correspondant.

Ces divers éléments sont appréciés compte tenu de la situation de l'intéressé au 1^{er} décembre.

5.3.3 MODALITES DE VERSEMENT

Une avance est effectuée vers le 15 décembre. Cette avance est régularisée sur la paie de décembre.

5.4 PRIME D'ACCOMPAGNEMENT DE PASSAGERS PAR VOIE DE SURFACE

Le PNC chargé d'accompagner des passagers par voie de surface perçoit pour chaque heure passée en accompagnement 1 PVEI * (sans majoration au titre des heures de nuit ou supplémentaires).

- * en tenant compte le cas échéant, de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative à la prime de vol.

5.5 MAJORATION POUR SERVICE ACCOMPLI LE 1^{ER} MAI

Outre la rémunération normalement acquise, il est versé une majoration au PNC en activité au cours de la journée du 1^{er} mai. La journée du 1^{er} mai s'entend de 00 H 00 à 23 H 59 sur la base de l'heure légale en vigueur à la base d'affectation.

La majoration est calculée comme suit en cas d'activité vol au cours de cette journée :

- 1/30^{ème} du traitement fixe acquis le 1^{er} mai, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- le montant de primes de vol, majorations de nuit incluses, correspondant à la part de primes de vol et de majorations de nuit versée pour les heures de vol effectuées au cours de la journée du 1^{er} mai, appréciée sur la base de l'heure légale du lieu d'affectation.
- 1 PVEI, pour chaque heure passée en accompagnement de passagers par voie de surface.

Dans le cas où l'intéressé se trouve en immobilisation sur ordre ou en réserve, l'indemnité est égale à 1/30^{ème} du traitement fixe acquis le 1^{er} mai, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, auquel s'ajoute le cas échéant un montant de primes de vol correspondant à la part de l'activité sol effectuée au cours de la journée du 1^{er} mai.

5.6 PRIME UNIFORME ANNUELLE (PUA)

La prime uniforme annuelle donne lieu à un versement d'un même montant et effectué dans les mêmes conditions que pour le personnel au sol d'Air France.

5.7 SALAIRE GLOBAL MENSUEL MOYEN (S.G.M.M)

Le salaire global mensuel moyen est attribué à raison d'1/30^{ème} par jour de congé annuel, de congé exceptionnel d'ordre familial, de préavis non travaillé, d'accident du travail, de congé maternité (dans les conditions définies à l'article 2.5.1.4 « Conditions d'affectation dans un emploi au sol » du chapitre C), et par jour de rappel individuel sous les drapeaux ; il comporte les éléments de rémunération suivants :

- le traitement fixe du mois en cours, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- la moyenne* des primes de vol perçues pendant les 12 mois précédant le mois en cours (en tenant compte le cas échéant des primes différentielles de CCT ou CCPT relatives aux primes de vol, ainsi que des éventuels compléments de primes de vol versés dans le cadre de la garantie de rémunération prévue à l'article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti »),
- la moyenne* des majorations pour heures supplémentaires (au titre du traitement fixe et des primes de vol) perçues pendant les 12 mois précédant le mois en cours,
- le cas échéant, la moyenne* des primes différentielles de Chef de Cabine Temporaire relatives au traitement fixe, des 12 mois précédant le début de la situation donnant lieu à versement du SGMM (sauf dans le cas où le traitement fixe du mois en cours est celui d'un Chef de Cabine),

- le cas échéant, la moyenne* des primes différentielles de Chef de Cabine Principal Temporaire (ou Chef de Cabine faisant fonction de Chef de Cabine Principal) relatives au traitement fixe, des 12 mois précédant le début de la situation donnant lieu à versement du SGMM (sauf dans le cas où le traitement fixe du mois en cours est celui d'un Chef de Cabine Principal).

* Les moyennes mentionnées ci-dessus sont revalorisées pour tenir compte des augmentations collectives de salaires.

5.8 INDEMNITES TRANSPORT

En complément des indemnités de transport existantes, pour les PNC provinciaux ayant choisi l'option « indemnités kilométriques », le calcul entre le domicile et l'aéroport le plus proche sera supprimé. La règle de calcul des kilomètres jusqu'à la base d'affectation s'appliquera dans la limite des plafonds en vigueur.

ANNEXE 1 : TRAITEMENT FIXE MENSUEL

(en euros, après application du coefficient majorateur d'intégration de la prime complémentaire)

Date d'effet : 1^{er} septembre 2017

Barème HOTESSE / STEWARD au 1er septembre 2017

Traitement Fixe Mensuel avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	1 285,45	1 309,36	1 463,19	1 493,15	1 582,85	1 612,82	1 642,73	1 672,78	1 765,65	1 797,59
1ère CI	1 236,70	1 258,28	1 396,58	1 423,79	1 505,46	1 532,61	1 559,90	1 587,08	1 671,53	1 700,57
2ème CI	1 120,10	1 139,30	1 261,82	1 286,02	1 359,18	1 383,82	1 408,65	1 433,35	1 510,31	1 536,74
3ème CI	992,72	1 009,58	1 116,45	1 137,23	1 199,23	1 220,11	1 241,26	1 262,60	1 328,90	1 351,91
4ème CI	959,90	976,28	1 079,92	1 099,94	1 160,14	1 179,69	1 200,00	1 220,17	1 283,97	1 305,95
CI adaptation	898,52	911,73	1 007,93	1 026,58	1 082,52	1 101,17	1 119,82	1 138,46	1 157,13	1 175,77

Barème Chefs de Cabine au 1er septembre 2017

Traitement Fixe Mensuel avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	1 584,67	1 621,67	1 695,63	1 732,65	1 843,70	1 890,78	1 917,77	1 954,83	1 991,77	2 028,84
1ère CI	1 512,92	1 546,51	1 613,70	1 647,29	1 748,28	1 782,02	1 815,62	1 849,36	1 882,87	1 916,61
2ème CI	1 443,26	1 473,74	1 534,71	1 565,11	1 656,42	1 696,83	1 717,31	1 747,64	1 778,03	1 808,52

Barème Chefs de Cabine Principaux au 1er septembre 2017

Traitement Fixe Mensuel avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	1 611,53	1 649,81	1 726,42	1 764,73	1 879,61	1 917,83	1 956,15	1 994,51	2 032,87	2 070,96
1ère CI	1 584,67	1 621,67	1 695,63	1 732,65	1 843,70	1 890,78	1 917,77	1 954,83	1 991,77	2 028,84
2ème CI	1 524,00	1 558,32	1 627,03	1 661,27	1 763,92	1 798,17	1 832,36	1 866,58	1 900,82	1 935,09

ANNEXE 2 : PRIMES DE VOL

(en euros, après application du coefficient majorateur
d'intégration de la prime complémentaire)

Date d'effet : 1^{er} septembre 2017

Barème HOTESSE / STEWARD au 1er septembre 2017
Primes de Vol avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	15.12	15.40	17.22	17.56	18.62	18.97	19.33	19.68	20.77	21.15
1ère CI	14.56	14.81	16.42	16.75	17.70	18.03	18.35	18.67	19.67	20.01
2ème CI	13.17	13.40	14.85	15.12	16.00	16.28	16.57	16.87	17.78	18.08
3ème CI	11.67	11.87	13.13	13.37	14.12	14.36	14.60	14.86	15.64	15.91
4ème CI	11.29	11.48	12.69	12.93	13.64	13.90	14.13	14.37	15.11	15.37
CI adaptation	10.56	10.72	11.85	12.06	12.72	12.94	13.17	13.39	13.61	13.83

Barème Chefs de Cabine au 1er septembre 2017
Primes de Vol avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	18.64	19.08	19.95	20.38	21.68	22.13	22.56	22.99	23.43	23.87
1ère CI	17.80	18.19	18.98	19.39	20.57	20.96	21.36	21.76	22.15	22.55
2ème CI	16.98	17.34	18.06	18.41	19.49	19.85	20.20	20.57	20.92	21.28

Barème Chefs de Cabine Principaux au 1er septembre 2017
Primes de Vol avec prime complémentaire (montants en euros)

Classes	Echelons									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors classe	18.96	19.41	20.31	20.76	22.11	22.56	23.01	23.47	23.91	24.37
1ère CI	18.64	19.08	19.95	20.38	21.68	22.13	22.56	22.99	23.43	23.87
2ème CI	17.94	18.33	19.15	19.54	20.75	21.15	21.55	21.97	22.36	22.77

JE
FA
ML
GG

ANNEXE 3 : TEMPS DE VOL DE REFERENCE

Principe général

Pour une étape existante à l'été 2002 (respectivement à l'hiver 2002/2003), le temps de vol de référence d'une étape en fonction est égal au temps de vol programmé commercial de cette étape pour le type d'avion concerné, sur la saison été 2003 pour les saisons été (respectivement sur la saison hiver 2003/2004 pour les saisons hiver), ou est égal au temps médian représentatif constaté sur la saison été 2005 (respectivement sur la saison hiver 2005/2006) augmenté respectivement de 4 et 3 minutes pour le Long-Courrier et le Moyen-Courrier et arrondi aux 5 mn les plus proches, si ce temps est supérieur.

Pour une étape ouverte sur une saison été, respectivement hiver, ultérieure et jusqu'à la saison hiver 2005/2006, le temps de vol de référence d'une étape en fonction est égal au temps médian constaté sur la saison été, respectivement hiver, d'ouverture, arrondi aux 5 mn les plus proches, ou est égal au temps médian représentatif constaté sur la saison été 2005 (respectivement sur la saison hiver 2005/2006) augmenté respectivement de 4 et 3 minutes pour le Long-Courrier et le Moyen-Courrier et arrondi aux 5 mn les plus proches, si ce temps est supérieur.

Ouverture de ligne, changement de route ou de type avion.

Les temps de vols de référence retenus en cas d'ouverture de ligne, de changement de route ou de type avion sur la saison S, sont basés dans un premier temps sur les temps programmés commerciaux calculés par type avion.

Les temps de référence sont ensuite fixés de la façon suivante, pour les vols « Long-Trajet » et respectivement les vols « Moyen-Trajet » :

Après 10 (resp. 5) semaines d'exploitation avec un minimum de 10 (resp. 20) vols, le temps médian réalisé sur ces premières semaines, majoré de 4 mn (resp. 3 mn), est calculé et arrondi aux 5 mn les plus proches ; si un écart est constaté avec le temps de vol programmé, le temps de vol de référence est corrigé de cet écart (dans la limite de +/- 15 mn) pour le reste de la saison S, avec effet à compter de l'activité de mai (resp. avril) pour la saison été ou à compter de l'activité de décembre (resp. novembre) pour la saison hiver.

S'il y a moins de 10 (resp. 20) vols ou si la ligne n'a pas été exploitée sur 10 (resp. 5) semaines, le temps médian est observé le 5 de chacun des mois suivants jusqu'à vérification de ces deux critères, le temps de vol de référence étant alors modifié le cas échéant comme indiqué ci-dessus, à compter de l'activité du mois précédent celui où les deux critères ont été atteints.

Une démarche identique est conduite sur la saison suivante, car de nature différente.

A l'issue de chaque saison (été/hiver), le temps médian constaté sur l'ensemble de la saison, majoré de 4 mn (resp. 3 mn) et arrondi aux 5 mn les plus proches, détermine le temps de vol de référence de la saison suivante de même nature.

En cas d'IRGAV ponctuelle (vol effectué avec un type avion différent de celui figurant au programme des vols de la saison en cours ou des saisons précédentes), le temps de référence sera égal au temps programmé de ce vol.

Adaptation de certains temps de vol de référence

En cas d'évolution à la hausse ou à la baisse, des temps de vol médians, les temps de vol de référence seront adaptés en cohérence avec les temps de vol de référence en vigueur pour le décompte de l'activité du Personnel navigant Technique.

C. COUVERTURE SOCIALE

Les dispositions du présent chapitre visent à améliorer ou aménager la situation du PNC en position de maternité, de maladie ou d'accident du travail ou d'inaptitude physique temporaire ou définitive, que celle-ci résulte d'un accident ou d'une maladie imputable ou non au service aérien.

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1 MAINTIEN DU LIEN CONTRACTUEL

Au-delà des périodes d'inaptitude rémunérées, au sens des dispositions de l'article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE » et des périodes de suspension à durée déterminée du contrat de travail, le PNC malade, inapte temporaire au vol ou accidenté est assuré du maintien du lien contractuel avec l'Entreprise pendant une période non rémunérée de trois ans maximum.

1.2 ANCIENNETE

En cas de maladie, inaptitude, accident ou maternité, l'ancienneté du PNC continue d'être décomptée pendant les périodes rémunérées visées dans l'article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE », et au-delà, dans les cas suivants :

- durant le maintien du lien contractuel prévu à l'article 1.1 « Maintien du lien contractuel » en cas d'accident du travail, de maladie professionnelle, de maladie ou d'inaptitude imputables au service,
- durant la période de maintien en mi-temps médical,
- durant la période de congé sans solde précédant, le cas échéant, le début du congé légal de maternité.

L'ancienneté continue également d'être décomptée pendant les périodes d'indisponibilité donnant lieu à une indemnisation par le régime de prévoyance Entreprise, ainsi que pendant les périodes de travail au sol visées à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 ».

1.3 REPRISE DE L'ACTIVITE

Pour l'application des dispositions de l'article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE », ne comptent pas comme reprise d'activité pour la réouverture des droits :

- les congés annuels,
- les congés exceptionnels d'ordre familial,
- les autorisations d'absence pour soigner son enfant malade,
- la position du PNC n'ayant pas à l'issue des éventuelles visites médicales de reprise, été déclaré apte au vol.

1.4 PRIMES ANNUELLES

Le coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la prime complémentaire annuelle s'applique aux rémunérations garanties dans le cadre de l'article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE ».

La prime de fin d'année (PFA) et la prime uniforme annuelle (PUA) sont maintenues pour toute période d'indisponibilité rémunérée dans le cadre des dispositions de l'article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE ». Elles sont payées à leur échéance normale et proratisées lorsque le PNC a eu des périodes d'indemnisation à 50%.

2. GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE

Voir exemples illustratifs en annexe 2.

De convention expresse entre les parties, les dispositions du présent article 2 constituent un ensemble qui se substitue aux dispositions correspondantes du Code de l'Aviation Civile/Code des Transports.

Toutefois, les prestations en espèces, versées en vertu de la législation sur la Sécurité Sociale, à l'exception des prestations familiales et des prestations supplémentaires facultatives, viennent en déduction des versements opérés par l'Entreprise en application des dispositions ci-après ; cette déduction doit toutefois rester dans la limite du salaire maintenu pendant la même période.

Les garanties de rémunération détaillées dans le présent article sont assurées en « maintien de salaire net ».

Les termes «maintien du salaire net» signifient, à l'exclusion de toute autre notion, qu'il y a versement par la Compagnie d'une indemnisation complémentaire aux indemnités versées par la Sécurité Sociale au titre, selon le cas, soit :

- de l'assurance maladie,
- de l'assurance invalidité,
- de l'assurance accidents du travail et maladies professionnelles,
- de l'assurance maternité.

L'indemnité complémentaire versée sur paie par la Compagnie est calculée de telle façon que la somme de cette indemnité « nette » complétée par des indemnités ou prestations « nettes », que le salarié doit recevoir, ou a reçu, de la Sécurité Sociale, soit équivalente à la rémunération « nette », que le salarié aurait perçue** s'il n'avait pas été en congés avec solde pour raison de santé.

*après déduction des cotisations sociales

**la base de calcul permettant de déterminer la rémunération nette étant le niveau de rémunération garanti.

2.1 MALADIE, INAPTITUDE OU ACCIDENT NON IMPUTABLES AU SERVICE

Le PNC est assuré de percevoir à concurrence de 180 jours et au prorata de la durée de la maladie son traitement fixe ainsi qu'un forfait de 80 PVEI (Prime de Vol Effective Individualisée) par mois augmenté le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de la prime de fonction de Chef de Cabine Principal.

La garantie de rémunération prévue au chapitre B « Rémunération », article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti », s'applique également en cas de maladie indemnisée par l'Entreprise.

La durée de rémunération s'apprécie à partir du point de départ de l'indisponibilité, sans considération d'année civile. Toutefois, au cours d'une année civile, la durée de rémunération ne peut excéder au total celle fixée ci-dessus, qu'il s'agisse d'un ou de plusieurs arrêts avec ou sans reprise d'activité.

Lorsque l'indisponibilité chevauche deux années civiles et que les droits de la première année sont épuisés, les droits de l'année suivante sont ouverts dès le 1er janvier si le PNC a repris son activité depuis la fin de la période de rémunération de l'année civile précédente.

D'autre part, hormis le cas d'inaptitude prononcée par un centre d'expertise médicale du Personnel Navigant ou d'une non autorisation de reprise par le Médecin du travail, le PNC doit être en mesure de produire, pour bénéficier de cette rémunération, le décompte des prestations en espèces servies par la Sécurité Sociale si les droits de l'intéressé sont ouverts ou une attestation médicale en cas de maladie survenant dans un pays n'ayant pas signé de convention bilatérale de Sécurité Sociale avec la France.

Situation particulière du PNC qui aura cumulé, au cours de la période d'indemnisation garantie de 180 jours visée ci-dessus, des arrêts de travail pour maladie avec des périodes d'inaptitude vol assorties de travail effectif au sol :

- S'il fait l'objet d'un nouvel arrêt de travail pour maladie indemnisé par la Sécurité sociale alors qu'il a épuisé la garantie de 180 jours, sans pouvoir prétendre à l'indemnisation longue maladie/invalidité permanente prévue par l'Entreprise, le PNC bénéficiera d'une indemnisation particulière.
- Cette indemnisation sera calculée sur la base du salaire qu'il aurait perçu s'il avait fait l'objet du reclassement prévu à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 », diminué des indemnités journalières de la Sécurité Sociale.
- Elle s'effectuera dans la limite de la durée des seules périodes d'inaptitudes au vol avec travail effectif au sol et prendra fin au plus tard dès que l'agent pourra prétendre au bénéfice de l'indemnisation longue maladie
- Cette durée d'indemnisation viendra en déduction de la période de droits à reclassement - 30 mois - prévue à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 » à laquelle l'intéressé pourrait éventuellement prétendre immédiatement après.

2.2 MALADIE OU INAPTITUDE IMPUTABLES AU SERVICE - ACCIDENT DU TRAVAIL

2.2.1 EN CAS D'ACCIDENT DU TRAVAIL, DE MALADIE OU INAPTITUDE IMPUTABLES AU SERVICE, LE PNC EST ASSURE DE PERCEVOIR JUSQU'A :

- reprise des fonctions de navigant,
- ou décision d'inaptitude définitive du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile,
- ou entrée en jouissance de la pension de retraite,

et à concurrence de 360 jours, à raison d'1/30ème par jour d'indisponibilité, son salaire global mensuel moyen.

Le PNC qui, bien que déclaré guéri ou consolidé par la Sécurité Sociale, n'obtient pas son aptitude au vol auprès d'un centre d'expertise médicale ou son autorisation de reprise auprès du Médecin du travail continue de bénéficier des dispositions ci-dessus dans la limite des 360 jours.

L'ensemble des dispositions ci-dessus est applicable en cas de rechute.

2.2.2 CAS D'INTERFERENCE ENTRE LA POSITION DE MALADIE OU INAPTITUDE IMPUTABLES AU SERVICE OU ACCIDENT DU TRAVAIL ET LA POSITION DE MATERNITE OU MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT NON IMPUTABLES AU SERVICE

En cas de non reprise d'activité entre une maladie ou inaptitude imputables au service ou un accident du travail et une maternité ou une maladie, inaptitude, accident non imputables au service, la durée de rémunération pour maternité ou pour maladie, inaptitude, accident non imputables au service est égale au maximum à celle définie à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.5 « Maternité » dans la limite de 360 jours, comptés depuis le début de la maladie ou inaptitude imputables au service ou de l'accident du travail.

La position de maladie ou inaptitude imputables au service ou d'accident du travail a priorité sur la position de maternité ou maladie, inaptitude, accident non imputables au service.

2.3 MI-TEMPS MEDICAL

Le PNC, auquel le Médecin traitant a prescrit une activité à temps partiel est utilisé sous réserve qu'il ait reçu, à la fois, l'agrément de la Sécurité Sociale et l'avis favorable du Médecin du travail dans les conditions suivantes :

2.3.1 DUREE MAXIMALE DU TRAVAIL

Dans ce cas, la durée maximale du travail dans le cadre du mois calendrier et du 16 d'un mois au 15 du mois suivant est égale à la moitié de la durée normale mensuelle du travail en vigueur lors de l'exercice de l'activité à temps partiel médical. La durée maximale du travail ainsi définie est réduite dans le mois civil d'autant de 1/30ème que de jours pour indisponibilité (accident, inaptitude, maladie, immobilisation sur ordre, congés) d'une durée supérieure à 1 jour au cours du mois considéré. En outre, l'activité doit être répartie de façon équilibrée sur l'ensemble du mois en tenant compte des recommandations du médecin du travail.

2.3.2 REMUNERATION

La rémunération se décompose en deux parties :

- a) Au titre de l'activité, le PNC perçoit la moitié de son traitement fixe et le cas échéant, de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de la prime de fonction de Chef de Cabine Principal auxquels s'ajoutent les primes de vol, majorations et indemnités liées à l'activité réalisée.

- b) Au titre de l'indisponibilité, le PNC perçoit, si la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » n'est pas épuisée, la moitié du salaire garanti visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » suivant les mêmes règles et dans les mêmes conditions que celles visées à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail ». Lorsque la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » est épuisée, l'intéressé ne perçoit aucune rémunération au titre de cette partie « indisponibilité ».

Le fait que le mi-temps se poursuive au cours d'une nouvelle année civile n'a pas pour effet de rouvrir au Personnel Navigant Commercial la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » si celle-ci est épuisée.

La garantie de rémunération prévue au chapitre B « Rémunération », article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti », s'applique également en cas de mi-temps médical tant que la garantie de rémunération prévue aux articles 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » et 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » n'est pas épuisée. Si celle-ci est épuisée, la garantie de rémunération prévue au chapitre B « Rémunération », article 4.8 « Salaire mensuel minimum garanti » est réduite de moitié

Il faut entendre que la garantie de rémunération visée aux articles 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » et 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » n'est pas expirée jusqu'à ce que soit atteinte la date à laquelle le Personnel Navigant Commercial aurait cessé d'être couvert par la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » s'il n'avait pas repris son travail à mi-temps.

Exemple :

Un Personnel Navigant Commercial ayant droit à 180 jours de garantie de rémunération pour maladie inaptitude ou accident non imputables au service tombe malade le 11 mars et reprend son travail, à mi-temps, le 23 juillet ; il percevra le ½ salaire - maladie, déduction faite des indemnités journalières, jusqu'au 6 septembre inclus, puis son seul salaire d'activité jusqu'à ce qu'il reprenne son activité à plein temps.

2.3.3 DROITS A CONGES ANNUELS

Les périodes d'activité à mi-temps ouvrent droit à congé, dans les conditions générales prévues en matière de congés annuels pour l'appréciation de la durée des congés, c'est-à-dire qu'elles sont assimilées à des périodes de service effectif à temps plein.

La rémunération allouée durant les congés annuels est le traitement de congé normal, SGMM visé à l'article 5.7 du Chapitre B « Rémunération » ; le temps durant lequel l'intéressé aura travaillé à mi-temps et, éventuellement, été rémunéré à demi salaire, est, sur ce plan, assimilé à une période de pleine activité.

2.3.3.1 PNC EN INVALIDITE 1ERE OU 2EME CATEGORIE TRAVAILLANT A MI TEMPS

Les dispositions relatives à la durée maximale du travail - article 2.3.1 - , à la rémunération - article 2.3.2 - , et aux congés annuels - article 2.3.3 - prévues pour le PNC en mi-temps médical sont applicables aux PNC en invalidité 1^{ère} ou 2^{ème} catégorie (au sens des dispositions du code de la Sécurité Sociale) travaillant à mi-temps.

2.4 CAS DU PNC INAPTE TEMPORAIRE AU VOL (SUSPENSION DE L'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE)

La décision d'inaptitude physique temporaire prononcée par le CPEMPN ou un CEMA entraîne la suspension de l'aptitude physique et mentale requise par les dispositions de l'arrêté du 04 septembre 2007 ; cette suspension rend, en application de ces dispositions, temporairement impossible la poursuite de l'activité en vol du PNC.

2.4.1 CAS DU PNC, INAPTE TEMPORAIRE AU VOL QUI N'A PAS EPUISE LA GARANTIE DE REMUNERATION VISEE A L'ARTICLE 2.1 OU 2.2

- 2.4.1.1 Le PNC temporairement inapte au vol est convoqué à la visite médicale du travail immédiatement pour statuer sur son aptitude au sol. Tant que le PNC inapte temporaire au vol mais reconnu apte à travailler au sol par le Médecin du travail bénéficie de la garantie de rémunération définie à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail », l'Entreprise est en droit de l'utiliser dans un emploi au sol en région parisienne ou en province, si le PNC souhaite une affectation en province et si des affectations correspondant à ses compétences et aptitudes sont disponibles dans les principales escales du réseau métropolitain. La rémunération garantie ne saurait être inférieure à celle correspondant à l'emploi sol occupé.
- 2.4.1.2 Durant la période où il est utilisé au sol, l'intéressé reste soumis aux dispositions réglementaires et conventionnelles du Personnel Navigant Commercial, sauf en ce qui concerne les conditions de travail et la discipline.

2.4.2 CAS DU PNC INAPTE TEMPORAIRE AU VOL QUI A EPUISE LA GARANTIE DE REMUNERATION VISEE A L'ARTICLE 2.1 OU 2.2

Les dispositions qui suivent ont pour objet en complément des dispositions des articles L6526-1 et L6526-2 du code des Transports, d'améliorer le traitement du PNC placé dans cette situation.

L'Entreprise s'engage à offrir un emploi au sol pendant une durée maximale de 30 mois, non renouvelable, au PNC qui, bien que déclaré guéri et/ou consolidé par la Sécurité Sociale - ainsi qu'au PNC déclaré inapte provisoire au vol par un centre d'expertise médical - et reconnu apte à une reprise d'activité par la médecine du travail, n'obtient pas, à l'expiration de la période de garantie visée à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » ou 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail », son aptitude au vol auprès du centre d'expertise médical de son choix.

Le PNC doit :

- ne pas avoir été déclaré inapte définitif à la suite d'une décision du Conseil médical de l'Aéronautique Civile,
- être reconnu inapte temporaire au vol,
- être reconnu apte à occuper un emploi au sol par la médecine du travail,
- être volontaire pour occuper l'emploi au sol proposé.

Le niveau du poste et la rémunération afférente seront établis par référence aux règles de reclassement définitif au sol définies à l'article 3.1.3 « Niveau de reclassement au sein de l'Entreprise ».

Le décompte de cette période de 30 mois n'est pas interrompu par d'autres périodes éventuelles de droit à congé avec solde pour raisons de santé (garantie maladie, longue maladie, accident du travail).

Le PNC a la possibilité de refuser l'emploi au sol proposé ; il est alors placé en position de congé sans solde.

2.5 MATERNITE

Dès connaissance de sa grossesse, le PNC féminin doit contacter le planning afin de cesser toute activité en vol et se rendre, muni d'un certificat médical de grossesse établi par son médecin traitant, à la visite médicale du travail qui lui sera programmée.

2.5.1 AFFECTATION A UN EMPLOI SOL

Le PNC, sauf refus de sa part, est affecté à un emploi au sol sous réserve d'être reconnu apte à travailler au sol par le Médecin du travail.

Il est convoqué à la visite médicale du travail dès son premier jour d'activité vol ou sol (réserve ou immobilisation sur ordre) initialement programmé.

2.5.1.1 DELAI DE REFLEXION

Après avoir passé sa visite médicale, le PNC qui le souhaite, peut bénéficier d'un délai de réflexion de plusieurs jours (maximum 15 jours à compter du jour où survient l'inaptitude) avant le début de son affectation à l'emploi au sol. Le jour de la visite médicale est rémunéré conformément aux dispositions de l'article 4.1.2 « Définition de l'activité sol ». du chapitre B rémunération. La durée du délai demandé par le PNC est rémunérée par exception aux dispositions de l'article 2.5.1.4.1 sur la base du salaire garanti à l'article 2.5.1.2 « Refus du PNC de l'affectation à l'emploi au sol ».

2.5.1.2 REFUS DU PNC DE L'AFFECTATION A L'EMPLOI AU SOL

Le PNC qui refuse l'affectation à l'emploi au sol - ou qui a décidé de ne pas se présenter - à la visite médicale du travail - est rémunéré pendant le mois au cours duquel est survenue l'inaptitude et les 6 mois suivants, sur la base de:

- la moitié de son traitement fixe mensuel,
- le cas échéant, la moitié de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- ainsi que 42,5 PVEI, à raison d'1/30^{ème} par jour d'indisponibilité.

2.5.1.3 INAPTITUDE A L'EMPLOI AU SOL DECLAREE PAR LE MEDECIN DU TRAVAIL

Le PNC déclaré inapte à l'emploi au sol par le Médecin du travail perçoit la même rémunération que celle prévue à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » à compter du jour où est survenue l'inaptitude jusqu'à l'issue du congé de maternité.

2.5.1.4 CONDITIONS D'AFFECTATION DANS UN EMPLOI AU SOL

2.5.1.4.1 Le reclassement s'effectue en région parisienne ; les propositions de postes tiennent compte dans la mesure du possible du domicile du PNC. Le PNC affecté dans un emploi au sol perçoit le SGMM à compter du jour où est survenue l'inaptitude jusqu'au début du congé de maternité. Ce congé est fixé à 4 mois de date à date sauf dispositions légales plus favorables (naissance 3ème enfant ou naissances multiples).

2.5.1.4.2 Pendant la période d'utilisation dans le poste au sol, l'intéressée reste soumise aux dispositions réglementaires et conventionnelles du Personnel Navigant Commercial sauf en ce qui concerne les conditions de travail et la discipline.

2.5.1.4.3 Cas du PNC qui souhaite être affecté à un poste au sol en province pendant son inaptitude vol pour cause de maternité.

Si le PNC souhaite bénéficier d'un reclassement en province il doit en faire spécifiquement la demande au moment de la déclaration de grossesse auprès du service Gestion Paie PN. En effet si des postes correspondant aux aptitudes et compétences du PNC sont disponibles dans les principales escales du réseau métropolitain ils pourront être pourvus par des PNC pendant leur inaptitude vol pour cause de maternité. Si le nombre de postes disponibles est inférieur à la demande des PNC, ils seront pourvus dans l'ordre chronologique des demandes de reclassement formulées par les PNC.

En l'absence de poste disponible dans l'échelle de son choix le PNC sera reclassé au sol en région parisienne ; l'Entreprise s'efforcera de lui proposer une affectation de nature à faciliter son utilisation sur un emploi sol. Si le PNC ne peut être reclassé au sol en province et qu'il refuse une affectation au sol en région parisienne il est rémunéré dans les conditions prévues à l'article 2.5.1.2 « Refus du PNC de l'affectation à l'emploi au sol ».

2.5.1.5 REMUNERATION PENDANT LE CONGE DE MATERNITE

Les PNC dans la situation visée à l'article 2.5.1.4 « Conditions d'affectation dans un emploi au sol » sont rémunérés sur la base du salaire global mensuel moyen (SGMM).

2.5.2 CAS D'INTERFERENCE ENTRE LA POSITION DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT NON IMPUTABLES AU SERVICE ET LA POSITION DE MATERNITE

➤ Lorsque la position de maternité est consécutive à un arrêt pour maladie, inaptitude, accident non imputables au service, la durée de rémunération de la maternité est déterminée en fonction de la date de début de l'arrêt pour maladie, inaptitude, accident non imputables au service, le niveau de rémunération étant celui correspondant à chacune des situations administratives.

Lorsqu'un arrêt pour maladie, inaptitude, accident non imputables au service est consécutif à un arrêt de maternité :

- compris dans le cadre d'une année civile, la rémunération afférente à cet arrêt s'apprécie dans le cadre du crédit annuel de rémunération pour maladie prévu à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service », sans tenir compte de la période rémunérée pour maternité.
- chevauchant deux années civiles, le crédit annuel prévu à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » est ouvert dans son intégralité, sous déduction des périodes éventuellement payées en maladie depuis le début de la deuxième année.

➤ La position de maladie, d'inaptitude, d'accident non imputables au service a priorité sur la position de maternité.

2.6 CONGE D'ADOPTION

Le congé d'adoption est rémunéré sur la même base que la période postnatale du congé légal de maternité conformément à l'article 2.5.1.5 « Rémunération pendant le congé de maternité ».

2.7 CURES THERMALES

2.7.1 SANS DROIT D'INDEMNITES JOURNALIERES

Lorsque la cure thermale reconnue nécessaire par la Sécurité Sociale ne donne pas droit à l'intéressé au versement d'indemnités journalières, le PNC peut à son choix :

- soit bénéficier d'un « congé pour cure » sans solde,
- soit se faire imputer le temps nécessaire à la cure thermale, y compris les délais de route, sur la durée des congés annuels payés.

2.7.2 AVEC DROIT D'INDEMNITES JOURNALIERES

Lorsque la cure thermale reconnue nécessaire par la Sécurité Sociale donne droit à l'intéressé au versement d'indemnités journalières, l'Entreprise assimile la cure thermale à un arrêt maladie : le PNC bénéficie des garanties de rémunération suivant les mêmes conditions que celles visées à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service ».

2.7.3 PRESCRIPTION SUITE A UN ACCIDENT DU TRAVAIL OU A UNE MALADIE PROFESSIONNELLE

Lorsque la cure thermale est prescrite suite à un accident du travail ou à une maladie professionnelle et reconnue comme telle par la Sécurité Sociale, le PNC bénéficie des garanties de rémunération suivant les mêmes règles et dans les mêmes conditions que celles visées à l'article 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail ».

2.7.4 FIXATION DES DATES D'ABSENCE

A l'exception du cas où la cure thermale doit être effectuée par prescription médicale à une date précise dans un but thérapeutique, la fixation des dates d'absence pour la cure thermale ou la prise de congés annuels à une période différente de celle initialement programmée doit être définie en accord avec la hiérarchie.

2.8 MISE EN PLACE D'UNE GARANTIE ADDITIONNELLE DE PREVOYANCE

Pour les PNC de plus de 50 ans, indemnisés au titre de la longue maladie ou de l'invalidité permanente et pouvant prétendre à une pension CRPNAC liquidable à taux plein, mais non liquidée, une prestation complémentaire sera versée, en référence à l'indemnisation de l'accord de Prévoyance du 30 avril 1997 et de ses avenants.

Cette prestation complémentaire correspondra à la différence entre :

- d'une part les indemnités du régime de prévoyance effectivement perçues par le PNC au titre de l'accord de prévoyance du 30 avril 1997 et de ses avenants,
- et d'autre part les indemnités du régime de prévoyance que le PNC aurait perçues, si le montant de la pension CRPNAC liquidable à taux plein, mais non liquidée, n'avait pas été déduit du montant de l'indemnisation au titre de ce régime de prévoyance en application de l'accord de Prévoyance du 30 avril 1997 et de ses avenants,

Les cotisations correspondant aux garanties décrites dans ce paragraphe sont à la charge d'Air France.

2.9 DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU PNC EN « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIER »

L'ensemble des garanties définies dans le cadre du présent article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE » pour le PNC à temps plein est applicable au PNC à « temps alterné par mois entier » à l'exception des dispositions particulières fixées ci-après.

2.9.1 MALADIE, INAPTITUDE, OU ACCIDENT NON IMPUTABLES AU SERVICE

2.9.1.1 La rémunération prévue à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » est versée à raison d'1/30^{ème} par jour d'indisponibilité durant les mois d'activité prévus au contrat à concurrence des durées ci-dessous :

- dans le cadre d'une activité à 50 % : 90 jours
- dans le cadre d'une activité à 66 % : 120 jours
- dans le cadre d'une activité à 75 % : 135 jours
- dans le cadre d'une activité à 80 % : 150 jours
- dans le cadre d'une activité à 92 % : 165 jours

Le décompte des différentes périodes est effectué en neutralisant les périodes d'inactivité sans solde prévues.

Situation particulière du PNC qui aura cumulé, au cours de la période d'indemnisation garantie visée ci-dessus, des arrêts de travail pour maladie avec des périodes d'inaptitude vol assorties de travail effectif au sol :

S'il fait l'objet d'un nouvel arrêt de travail pour maladie indemnisé par la Sécurité sociale alors qu'il a épuisé la garantie visée ci-dessus, sans pouvoir prétendre à l'indemnisation longue maladie/invalidité permanente prévue par l'Entreprise, le PNC bénéficiera d'une indemnisation particulière .

Cette indemnisation sera calculée sur la base du salaire qu'il aurait perçu s'il avait fait l'objet du reclassement prévu à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 » diminué des indemnités journalières de la Sécurité sociale.

Elle s'effectuera dans la limite de la durée des seules périodes d'inaptitudes au vol avec travail effectif au sol et prendra fin au plus tard dès que l'agent pourra prétendre au bénéfice de l'indemnisation longue maladie.

Cette durée d'indemnisation viendra en déduction de la période de droits à reclassement - 30 mois- prévue à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 » à laquelle l'intéressé pourrait éventuellement prétendre immédiatement après.

2.9.1.2 Durant les mois d'inactivité prévus au contrat, il n'y a pas de versement de salaire.

2.9.2 EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE IMPUTABLES AU SERVICE, ACCIDENT DU TRAVAIL

La rémunération prévue à l'article 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » est versée à raison d'1/30ème par jour d'indisponibilité à concurrence des durées ci-dessous sans considération des périodes d'inactivité prévues :

- dans le cadre d'une activité à 50 % : 180 jours
- dans le cadre d'une activité à 66 % : 240 jours
- dans le cadre d'une activité à 75 % : 270 jours
- dans le cadre d'une activité à 80 % : 300 jours
- dans le cadre d'une activité à 92 % : 330 jours

2.9.2.1 La limite de la rémunération visée à l'article 2.2.2 « Cas d'interférence entre la position de maladie ou inaptitude imputables au service ou accident du travail et la position de maternité ou maladie, inaptitude, accident non imputables au service » est respectivement de 180 jours pour une activité à 50 %, 240 jours pour une activité à 66 %, 270 jours pour une activité à 75 %, 300 jours pour une activité à 80 %, 330 jours pour une activité à 92 %, sans considération des périodes d'inactivité prévues.

2.9.3 MATERNITE

2.9.3.1 REFUS DU PNC DE L'AFFECTATION A L'EMPLOI AU SOL

- **inaptitude pendant une période d'activité**
La rémunération prévue à l'article 2.5.1.2 « Refus du PNC de l'affectation à l'emploi au sol » est versée au cours du mois où survient l'inaptitude et sur les mois d'activité prévus au contrat dans la limite de 3 mois pour une activité à 50 %, 4 mois pour une activité à 66 %, 4.5 mois pour une activité à 75 %, 5 mois pour une activité à 80 %, et 5.5 mois pour une activité à 92 %.
- **inaptitude pendant une période d'inactivité**
La rémunération prévue à l'article 2.5.1.2 « Refus du PNC de l'affectation à l'emploi au sol » n'est versée qu'à compter du 1er jour du mois d'activité prévu au contrat et limitée à 4 mois pour une activité à 50 %, 5 mois pour une activité à 66 %, à 5.5 mois pour une activité à 75 %, 6 mois pour une activité à 80 % ou 92 %.

2.9.3.2 INAPTITUDE A L'EMPLOI AU SOL DECLAREE PAR LE MEDECIN DU TRAVAIL

La rémunération prévue à l'article 2.5.1.3 « Inaptitude à l'emploi au sol déclarée par le Médecin du travail » est versée pendant les mois d'activité initialement prévus au contrat à compter du jour où survient l'inaptitude jusqu'à l'issue du congé de maternité.

2.9.3.3 CONDITIONS D'AFFECTATION A L'EMPLOI AU SOL

Les mêmes règles que celles prévues pour le Personnel Navigant Commercial à temps plein sont applicables au Personnel Navigant Commercial en travail à « temps alterné par mois entier ». Le PNC conserve son rythme d'activité, si celui-ci s'avère compatible avec un emploi disponible au sol ou en cas d'activité partielle parentale. A défaut, l'utilisation au sol du PNC s'effectue à temps plein au plus tard à compter du début de la période d'activité suivante initialement prévue.

2.10 DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU PNC EN « TEMPS ALTERNE FRACTIONNE »

L'ensemble des garanties définies dans le cadre du présent article 2 « GARANTIES DE REMUNERATION EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT OU MATERNITE » pour le PNC à temps plein est applicable au PNC à « temps alterné fractionné » à l'exception des dispositions particulières fixées ci-après.

2.10.1 MALADIE, INAPTITUDE OU ACCIDENT NON IMPUTABLES AU SERVICE

2.10.1.1 La rémunération prévue à l'article 2.1 « Maladie, inaptitude ou accident non imputables au service » est versée à raison d'1/30^{ème} par jour d'indisponibilité durant les périodes d'activité prévus au contrat à concurrence des durées ci-dessous :

- dans le cadre d'une activité à 23/30^{ème} en 8/12^{ème} : 152 jours
- dans le cadre d'une activité à 20/30^{ème} en 8/12^{ème} : 140 jours
- dans le cadre d'une activité à 23/30^{ème} en 10/12^{ème} : 145 jours
- dans le cadre d'une activité à 20/30^{ème} en 10/12^{ème} : 130 jours

Le décompte des différentes périodes est effectué en neutralisant les périodes d'inactivité sans solde prévues.

Situation particulière du PNC qui aura cumulé, au cours de la période d'indemnisation garantie visée ci-dessus, des arrêts de travail pour maladie avec des périodes d'inaptitude vol assorties de travail effectif au sol :

S'il fait l'objet d'un nouvel arrêt de travail pour maladie indemnisé par la Sécurité sociale alors qu'il a épuisé la garantie visée ci-dessus, sans pouvoir prétendre à l'indemnisation longue maladie/invalidité permanente prévue par l'Entreprise, le PNC bénéficiera d'une indemnisation particulière.

Cette indemnisation sera calculée sur la base du salaire qu'il aurait perçu s'il avait fait l'objet du reclassement prévu à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 » diminué des indemnités journalières de la Sécurité sociale.

Elle s'effectuera dans la limite de la durée des seules périodes d'inaptitudes au vol avec travail effectif au sol et prendra fin au plus tard dès que l'agent pourra prétendre au bénéfice de l'indemnisation longue maladie.

Cette durée d'indemnisation viendra en déduction de la période de droits à reclassement -30 mois- prévue à l'article 2.4.2 « Cas du PNC inapte temporaire au vol qui a épuisé la garantie de rémunération visée à l'article 2.1 ou 2.2 » à laquelle l'intéressé pourrait éventuellement prétendre immédiatement après.

2.10.1.2. Durant les périodes d'inactivité prévues au contrat, il n'y a pas de versement de salaire.

2.10.2 EN CAS DE MALADIE, INAPTITUDE IMPUTABLES AU SERVICE, ACCIDENT DU TRAVAIL

La rémunération prévue à l'article 2.2 « Maladie ou inaptitude imputables au service - Accident du travail » est versée à raison d'1/30^{ème} par jour d'indisponibilité durant les périodes d'activité prévus au contrat à concurrence des durées ci-dessous :

- dans le cadre d'une activité à 23/30^{ème} en 8/12^{ème} : 304 jours
- dans le cadre d'une activité à 20/30^{ème} en 8/12^{ème} : 280 jours
- dans le cadre d'une activité à 23/30^{ème} en 10/12^{ème} : 290 jours
- dans le cadre d'une activité à 20/30^{ème} en 10/12^{ème} : 260 jours

2.10.3. MATERNITE

2.10.3.1 REFUS DU PNC DE L'AFFECTATION A L'EMPLOI AU SOL

La rémunération prévue à l'article 2.5.1.2 « Refus du PNC de l'affectation à l'emploi au sol » est versée pendant le mois au cours duquel est survenue l'inaptitude et au cours des 6 mois suivants, pour les périodes d'activité prévues au contrat.

2.10.3.2. INAPTITUDE A L'EMPLOI AU SOL DECLAREE PAR LE MEDECIN DU TRAVAIL

La rémunération prévue à l'article 2.5.1.3 « Inaptitude à l'emploi au sol déclarée par le Médecin du travail » est versée au prorata de l'activité prévu au contrat pendant les périodes d'activité initialement prévus au contrat à compter du jour où survient l'inaptitude jusqu'à l'issue du congé de maternité.

2.10.3.3. CONDITIONS D'AFFECTATION A L'EMPLOI AU SOL

Les mêmes règles que celles prévues pour le Personnel Navigant Commercial à temps plein sont applicables au Personnel Navigant Commercial en « TTA fractionné ». Le PNC conserve son rythme d'activité, si celui-ci s'avère compatible avec un emploi disponible au sol ou en cas d'activité partielle parentale. A défaut, l'utilisation au sol du PNC s'effectue à temps plein au plus tard à compter du début de la période d'activité suivante initialement prévue.

3. INAPTITUDE DEFINITIVE A L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE PNC DECIDEE PAR LE CMAC

L'inaptitude définitive prononcée par le CMAC rend, en application de l'arrêté du 4 septembre 2007, impossible la poursuite du contrat de travail de navigant à compter de la date de décision du CMAC indépendamment des dispositions du code du travail issues de la loi du 31 décembre 1992 concernant l'inaptitude physique du salarié suite à la décision de la médecine du travail.

Les dispositions qui suivent ont pour objet d'améliorer la situation des PNC qui perdent définitivement, suite à la décision du CMAC, l'aptitude physique et mentale nécessaire à l'exercice de leur profession.

Le PNC qui en exprimera le souhait pourra bénéficier dans les conditions définies ci-après, soit d'un reclassement au sein du personnel au sol dans un cadre élargi par rapport aux exigences de l'article L6526-8 du Code des transports, soit d'un reclassement externe ; s'il ne bénéficie pas d'un reclassement, il sera licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2 « Indemnités de licenciement suite à inaptitude physique définitive décidée par le CMAC ».

3.1 RECLASSEMENT AU SOL AU SEIN DE L'ENTREPRISE OU RECONVERSION EXTERNE

Bénéficiaires

Le reclassement au sol est garanti au PNC faisant l'objet d'une inaptitude définitive suite à décision du Conseil Médical de l'Aéronautique civile sous réserve de son aptitude à travailler au sol.

Formalités

Dès que le PNC a connaissance de son inaptitude définitive prononcée par le CMAC, il doit en informer l'Entreprise - service gestion paie PNC -.

Dans le cas où il souhaite bénéficier d'un reclassement au sol ou d'une reconversion externe, il doit en informer l'Entreprise - service gestion paie PNC - par lettre recommandée avec accusé de réception dans le délai de 1 mois à compter de la date de son inaptitude définitive à l'emploi de PNC prononcée par le CMAC.

Le reclassement au sol est garanti sous réserve de l'avis du médecin du travail qui se prononce sur son aptitude à occuper un emploi au sol.

Le PNC est convoqué pour une visite médicale dans le délai maximum de 15 jours suivant la réception de sa lettre.

Si le PNC est jugé apte à occuper un emploi au sol par le Médecin du travail, il est rémunéré rétroactivement à compter de la date où l'Entreprise a reçu sa demande de reclassement au sol à condition qu'il n'ait pas refusé un emploi au sol qui lui serait proposé.

3.1.1 PROCEDURE DE RECLASSEMENT AU SOL AU SEIN DE L'ENTREPRISE

Sous réserve d'être reconnu apte à occuper un emploi au sol par le Médecin du travail, l'intéressé est reclassé immédiatement sur un poste temporaire au sein du service en charge de la mobilité, et rémunéré sur la base du salaire prévu en cas de reclassement au sol à l'article 3.1.3 compte tenu de son grade et de son ancienneté, à condition qu'il ne refuse pas les missions proposées dans le cadre de cette affectation temporaire.

Il lui sera proposé, dans le délai d'un mois, un entretien au cours duquel devront être évoqués les postes disponibles et leur niveau de classement, ainsi que les compétences requises. A la demande de l'agent, un bilan professionnel ou des tests d'orientation seront mis en œuvre.

Pendant l'affectation temporaire, à l'issue de cette expertise, en fonction des compétences relevées, des diplômes acquis et en fonction des postes disponibles en région parisienne/province, un projet de reclassement incluant le cas échéant des formations sera identifié avec l'intéressé sous l'égide du service en charge de la mobilité. La durée maximale de la formation est de 3 mois consécutifs ou 6 mois en alternance. Pendant l'affectation temporaire, l'intéressé est rémunéré sur la base du salaire prévu à l'article 3.1.3. Pour préparer le reclassement sur un poste non directement accessible, une convention d'intégration pourra être proposée à l'agent pour compléter ses connaissances et acquérir le niveau requis pour le poste envisagé.

La convention d'intégration d'une durée maximale de 2 ans intégrant la période probatoire donnera lieu à l'établissement d'un document individuel de suivi.

L'intéressé continue à être rémunéré pendant la période de la convention d'intégration, sur la base du salaire prévu en cas de reclassement à l'article 3.1.3.

Les délégués du Personnel Navigant Commercial seront informés du poste retenu et de l'éventuelle formation prévue et leur avis sera sollicité.

Dès le début de la période probatoire sur le poste définitif pour lequel l'agent a été préparé, il est rémunéré au niveau de ce poste et au minimum au niveau défini à l'article 3.1.3 compte tenu de son grade et de son ancienneté.

Si en définitive, aucune de ces dispositions n'aboutissait à un résultat positif et que, de ce fait, l'intéressé se trouve sans poste, il serait alors licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2.

3.1.1.1 PERIODE PROBATOIRE

Le PNC reclassé au sol est soumis à une période probatoire de :

- trois mois pour le PNC reclassé dans un emploi du groupe N1/N2,
- six mois pour les personnels reclassés dans des emplois des groupes N3/N4/N5 et cadre.

Si la période probatoire est satisfaisante, il est confirmé dans son poste. Dans le cas contraire, il peut :

- soit être soumis à une nouvelle période probatoire de trois ou six mois dans un poste pouvant différer, quant à son orientation ou à son niveau, de celui primitivement retenu ; une information est faite aux délégués du personnel navigant commercial et leur avis est sollicité. La rémunération correspond alors au niveau de ce nouveau poste et au minimum au niveau défini à l'article 3.1.3. Si cette nouvelle période probatoire n'est pas satisfaisante, l'intéressé est licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2.
- soit, dans la mesure où il ne souhaite pas effectuer une deuxième période probatoire, être licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2.

3.1.1.2 POSSIBILITES D'INTERRUPTION DE LA PROCEDURE DE RECLASSEMENT AU SOL AU SEIN DE L'ENTREPRISE

A tout moment au cours de son affectation temporaire au sein du service en charge de la mobilité l'intéressé a la possibilité d'interrompre la procédure de reclassement au sein de l'Entreprise et d'opter pour une reconversion externe qui s'effectuera selon les dispositions visées à l'article 3.1.2.

A tout moment de la procédure de reclassement et au plus tard jusqu'à l'issue de la ou des périodes probatoires du reclassement définitif, l'intéressé a la possibilité d'interrompre la procédure de reclassement ; il est dans ce cas licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2.

Au-delà de la période probatoire si l'intéressé voit son inaptitude définitive reconnue imputable au service aérien, il pourra dans un délai de 15 jours renoncer au reclassement au sol à condition que cette renonciation intervienne au plus tard 24 mois après la date de décision de perte de l'aptitude physique et mentale du CMAC ; il sera alors licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2.

3.1.2 PROCEDURE DE RECONVERSION EXTERNE

Sous réserve d'être reconnu apte à occuper un emploi au sol par le Médecin du travail, l'agent ayant demandé à s'orienter vers une reconversion externe est placé immédiatement en affectation temporaire au sein du service en charge de la mobilité pendant une durée de 2 mois ; durant cette période seront mis en œuvre un bilan professionnel, soit des tests d'orientation, des études de faisabilité, des mesures d'adéquation individu/projet ; durant cette période il sera libéré du service chaque fois que nécessaire pour mener à bien ces mesures et rémunéré sur la base du salaire prévu en cas de reclassement au sol à l'article 3.1.3 compte tenu de son grade et de son ancienneté.

A l'issue de l'affectation temporaire au sein du service en charge de la mobilité, l'agent se verra proposer un congé de reconversion externe de 18 mois. Il pourra bénéficier, avant que ne commence le congé de reconversion externe, d'un ensemble de prestations - formation, stages en entreprises, techniques de recherche d'emploi, parcours de création spécialement adapté à son projet professionnel. Le programme de cet ensemble de prestations et sa durée - qui ne pourra excéder 6 mois - seront arrêtés sur proposition du prestataire de service choisi par l'Entreprise par un Comité (DRH PNC - RRH) lors de la signature du congé de reconversion externe. Durant cette phase, l'agent continuera d'être placé en affectation temporaire au sein du service en charge de la mobilité et percevra mensuellement 65% de son traitement fixe ainsi que 55,3 PVEI.

A l'issue de la (ou des) période(s) rémunérée(s), débutera le congé de reconversion externe sans solde qui sera consacré, soit au lancement effectif du projet personnel, soit à trouver un nouvel emploi salarié. Durant le congé de reconversion externe l'agent sera suivi par le prestataire de service auprès duquel il pourra trouver assistance.

3.1.2.1 CONDITIONS ADMINISTRATIVES DU DEPART EN CONGE DE RECONVERSION EXTERNE

Les salariés recevront une notification de suspension du contrat de travail. En outre, ils bénéficieront du paiement des indemnités de congés annuels non pris, de la PUA et de la PFA (prorata temporis). Tous ces éléments seront payés lors du départ en congé.

Les intéressés pourront demander à continuer à bénéficier pendant la durée du congé de reconversion externe de la couverture prévoyance invalidité et décès, ainsi que de la couverture MNPAF, selon les conditions propres à ces organismes.

Les salariés peuvent bénéficier d'une avance dont le montant ne pourra pas être supérieur à 5 fois la base mensuelle de leur indemnité de licenciement. Cette avance sera déduite du montant de l'indemnité de licenciement en cas de rupture du contrat de travail, ou qualifiée de prêt en cas de réintégration. Au moment du retour dans l'Entreprise, le salarié devra rembourser l'équivalent d'au moins 50 % du prêt et de ses intérêts, le solde devant être remboursé au cours de l'année suivant cette réintégration. Les situations particulières feront l'objet d'un examen.

Les intérêts seront calculés au taux de base bancaire le plus favorable en vigueur soit au moment de l'obtention du prêt, soit au moment de la réintégration.

Sous réserve d'en bénéficier au moment de leur départ en reconversion externe, les salariés et leurs ayants droit directs (conjoint, concubin ou partenaire de pacs, enfants aux conditions prévues par la convention d'entreprise commune), continuent de bénéficier pendant les 36 mois suivant l'entrée en congé de reconversion externe, et ce même en cas de départ définitif pendant ce délai, du droit d'accès à un quota par personne de six billets à tarifs soumis à restrictions non réservables de type IDN2 (tarif forfaitaire R2), utilisables uniquement sur les vols opérés en propre par la Compagnie. En cas de départ définitif de l'Entreprise, le PNC bénéficie éventuellement de billets à tarif soumis à restrictions dans les conditions prévues par la Convention Commune d'Entreprise.

3.1.2.2 POSSIBILITES D'INTERRUPTION DE LA PROCEDURE DE RECONVERSION EXTERNE

A tout moment, de la procédure de reconversion externe l'agent peut :

- soit demander son retour dans un emploi sol dans l'Entreprise, sous réserve d'être déclaré apte par le médecin du travail ; son reclassement au sol s'effectuera selon les dispositions à l'article 3.1.1 sous réserve des formations déjà dispensées,
- soit quitter définitivement l'Entreprise ; son contrat de travail sera alors rompu à l'initiative de l'employeur ; l'indemnité de licenciement sera calculée conformément à l'article 3.2.

Toutefois si la rupture du contrat de travail intervient pendant ou à l'issue du congé de reconversion externe le salarié ne percevra pas l'indemnité de préavis et devra respecter un délai de prévenance de 15 jours.

3.1.2.3 FIN DU CONGE DE RECONVERSION EXTERNE

Si l'agent choisit d'être réintégré au sein de l'Entreprise à la date d'issue du congé de reconversion externe, il doit en informer son service de gestion paie par lettre recommandée avec AR au plus tard 15 jours avant l'issue du congé de reconversion externe ; son reclassement au sol s'effectue, sous réserve d'être déclaré apte par le Médecin du travail, dans les conditions prévues à l'article 3.1.1.

A défaut de se manifester 15 jours avant l'issue de son congé, il sera considéré comme renonçant à réintégrer l'Entreprise ; il sera alors licencié dans les conditions prévues à l'article 3.2. Toutefois, il ne percevra pas l'indemnité de préavis.

3.1.3 NIVEAU DE RECLASSEMENT AU SEIN DE L'ENTREPRISE

Les personnels reclassés dans les groupes N1 à N5 le sont à l'échelon du personnel au sol correspondant à l'ancienneté de l'intéressé dans l'Entreprise.

Le niveau de classement au sein de l'Entreprise et le coefficient de rémunération sont déterminés en fonction du grade et de l'ancienneté comme suit :

	Coefficient minimum	Plage minimum de reclassement
HOTESSE / STEWARD		
- 5 ans	247	N2
5 à 10 ans	267	N2
10 à 15 ans	287	N3
+ 15 ans	297	N3
C/C		
- 15 ans Cie	307	N4
15 ans à 20 ans Cie	327	N4
+ 20 ans Cie	347	N4
CCP		
- 15 ans Cie	357	N5
15 à 20 ans Cie	372	N5
+ 20 ans Cie	387	N5

Les coefficients et les plages minima feront l'objet de révisions suite aux évolutions des grilles de salaires du PS de la convention d'entreprise du PS.

Le choix du niveau de reclassement est fonction dans chaque cas :

- du dossier de l'intéressé, de son ancienneté et de ses diplômes éventuels,
- de l'existence et du niveau des postes à pourvoir,
- des possibilités d'insertion.

Pour faciliter l'insertion des CCP et C/C ayant fait l'objet d'une inaptitude définitive, une période d'intégration pourra être réalisée sur des postes de niveau inférieur. Quel que soit le niveau du poste occupé pendant cette période d'intégration, le coefficient de rémunération restera identique à celui cité à l'article 3.1.3.

Dès la prise de poste, une convention entre le RRH et l'intéressé précisera les actions de formation prévues par le secteur d'accueil et la durée de la période d'intégration. A l'issue de cette période l'agent sera reclassé au niveau prévu sur le tableau ci-dessus.

Le niveau de reclassement ne peut être inférieur, le cas échéant, à celui que l'intéressé avait précédemment dans un emploi au sol.

3.2 INDEMNITES DE LICENCIEMENT SUITE A INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE DECIDEE PAR LE CMAC

3.2.1 AVANT 50 ANS

Lorsque le PNC fait l'objet d'une décision d'inaptitude physique définitive par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, alors qu'il n'a pas atteint l'âge de 50 ans, et qu'il ne bénéficie pas ou ne demande pas à bénéficier d'un reclassement, il est licencié et perçoit, outre une indemnité de préavis non travaillé, une indemnité de licenciement comme suit :

3.2.1.1 INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE DECIDEE PAR LE CMAC ET RECONNUE IMPUTABLE AU SERVICE OU CONSECUTIVE A UN ACCIDENT DU TRAVAIL.

L'indemnité est calculée sur la base d'un salaire mensuel de référence en fonction de son grade, sa classe et son ancienneté -à la date de l'inaptitude physique définitive- tel que défini en annexe barèmes n° 1 : (*)

- à raison d'un mois par année de service dans l'Entreprise jusqu'à 12 ans d'ancienneté,
- à raison d'un demi mois par année au-delà de 12 ans d'ancienneté.

Le PNC perçoit également, s'il n'est pas reclassé au sol et qu'il a droit à la jouissance immédiate d'une pension de retraite CRPN, conformément à l'article 5.1.2 du chapitre 7 de la Convention d'Entreprise PNC :

- 4/27ème de mois sur la base du salaire mensuel de référence - tel que défini à l'annexe de la Convention d'Entreprise du PNC intitulée « indemnité de départ volontaire » - par année de service (**) de l'intéressé,
- en cas d'année incomplète au prorata du nombre de mois entiers de service, à raison de 1/81ème du salaire mensuel de référence défini ci-dessus, par mois complet.

3.2.1.2 INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE DECIDEE PAR LE CMAC ET NON RECONNUE IMPUTABLE AU SERVICE

L'indemnité est calculée sur la base d'un salaire mensuel de référence en fonction de son grade, sa classe et son ancienneté -à la date de l'inaptitude physique définitive- tel que défini en annexe barèmes n° 2 : (*)

- à raison d'un mois par année de service dans l'Entreprise jusqu'à 12 ans d'ancienneté,
- à raison d'un demi mois par année au-delà de 12 ans d'ancienneté.

Le PNC perçoit également, s'il n'est pas reclassé au sol et qu'il a droit à la jouissance immédiate d'une pension de retraite CRPN conformément à l'article 5.1.2 du chapitre 7 de la Convention d'Entreprise PNC :

- 4/27ème de mois sur la base du salaire mensuel de référence - tel que défini à l'annexe de la Convention d'Entreprise du PNC intitulée « indemnité de départ volontaire » - par année de service (**) de l'intéressé,
- en cas d'année incomplète au prorata du nombre de mois entiers de service, à raison de 1/81ème du salaire mensuel de référence défini ci-dessus, par mois complet.

3.2.2 A 50 ANS OU PLUS

Lorsque le PNC faisant l'objet d'une décision d'inaptitude physique définitive par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, à 50 ans ou plus, ne bénéficie pas ou ne demande pas à bénéficier d'un reclassement, il est licencié et perçoit outre une indemnité de préavis non travaillé, l'indemnité légale de licenciement dont le montant ne peut être inférieur à celui de l'indemnité liée à un départ volontaire :

- 4/27ème de mois sur la base du salaire mensuel de référence - tel que défini à l'annexe de la Convention d'Entreprise du PNC intitulée « indemnité de départ volontaire » - par année de service (**) de l'intéressé,
- en cas d'année incomplète au prorata du nombre de mois entiers de service, à raison de 1/81ème du salaire mensuel de référence défini ci-dessus, par mois complet.

Cette indemnité de licenciement se substitue à l'indemnité de départ volontaire visée au chapitre 7 article 5.2 de la Convention d'Entreprise du PNC.

(*) Ces barèmes sont revalorisés en fonction des augmentations générales de salaires du PNC. Une augmentation générale équivalente à l'augmentation de la PUA sera également appliquée le cas échéant en même temps que la dernière augmentation générale de l'année civile concernée.

(**) Dans le cas où le PNC fait l'objet d'un reclassement provisoire au sol avant de quitter définitivement l'Entreprise dans le cadre de son inaptitude définitive au vol, l'indemnité qui lui sera versée comprendra deux parts :

- une part relative à la durée de son activité de navigant commercial - et activité sol antérieure à son activité de navigant
- une autre part relative à la durée de son activité au sol postérieure à son inaptitude physique définitive prononcée par le CMAC selon les dispositions retenues pour ce personnel.

Ces deux parts sont calculées respectivement compte tenu du classement de l'intéressé et sur la base des barèmes de rémunération :

- du PNC à la date de la décision d'inaptitude définitive prononcée par le CMAC,
- du PS au moment de la cessation définitive de service dans l'Entreprise.

4. PNC RECLASSE AU SOL QUI RETROUVE SON APTITUDE AU VOL APRES INAPTITUDE DEFINITIVE AU VOL

Le PNC ayant fait l'objet d'une inaptitude définitive au vol décidée par le CMAC qui a été reclassé au sol et qui retrouverait son aptitude au vol auprès du CMAC aura la possibilité, s'il y a un besoin en effectif et en priorité sur toute nouvelle embauche PNC, de retrouver son activité au sein du personnel navigant commercial à son grade et classe à la date de son inaptitude définitive au vol, sous réserve :

- d'être détenteur d'un certificat de formation à la sécurité (CCA) en cours de validité.
- de son aptitude aux fonctions de PNC déclarée par le médecin du travail.
- sous réserve d'avoir préalablement et intégralement remboursé le capital perçu au titre de l'inaptitude physique définitive au vol dans le cadre de l'assurance souscrite par la Compagnie

ANNEXE 1 AU CHAPITRE C (article 3.2).

1.- Indemnité de licenciement de l'article 3.2.1.1 (imputable au service) - Personnel non cadre

Salaire mensuel de référence (au 1^{er} septembre 2017) en euros

Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	2311,18	2359,10	2661,93	2718,15	2886,82	2943,19	2999,42	3055,50	3230,14	3290,16
1ère CI	2213,30	2256,85	2536,80	2587,93	2741,31	2792,44	2843,56	2894,69	3053,46	3107,79
2ème CI	1973,39	2012,87	2286,32	2312,78	2452,47	2499,08	2545,69	2592,30	2736,80	2786,46
3ème CI	1710,62	1745,44	1966,98	2008,06	2130,85	2171,93	2212,86	2253,79	2381,09	2424,79
4ème CI	1643,04	1676,69	1891,10	1930,72	2049,57	2089,19	2128,67	2168,29	2291,37	2333,46
CI d'adaptation	1513,55	1543,55	1742,09	1780,54	1895,90	1934,36	1972,96	2011,27	2049,72	2088,17

Chef de cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	2804,74	2977,42	3109,25	3178,73	3387,46	3456,94	3526,56	3596,04	3665,67	3735,29
1ère CI	2763,89	2829,87	2955,28	3018,35	3208,15	3271,51	3334,58	3397,80	3461,16	3524,38
2ème CI	2627,26	2687,13	2808,86	2863,81	3035,40	3092,50	3149,74	3206,84	3264,06	3321,18

Chef de cabine principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	3119,59	3198,97	3460,87	3532,82	3748,55	3820,5	3892,46	3964,27	4036,22	4108,18
1ère CI	3063,95	3140,56	3352,93	3422,56	3631,14	3700,77	3770,25	3839,87	3909,5	3978,98
2ème CI	2938,39	3009,47	3151,63	3215,87	3408,58	3472,81	3537,05	3601,59	3665,81	3735,44

2.- Indemnité de licenciement de l'article 3.2.1.2 (non imputable au service) - Personnel non cadre

Salaire mensuel de référence (au 1^{er} septembre 2017) en euros

Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1859,49	1898,09	2142,65	2198,87	2367,55	2423,92	2480,14	2536,37	2711,16	2770,88
1ère CI	1780,69	1815,64	2017,53	2068,80	2222,03	2273,16	2324,29	2375,41	2534,18	2588,51
2ème CI	1587,54	1619,44	1811,13	1857,89	1997,43	2044,18	2090,65	2137,12	2281,75	2331,28
3ème CI	1376,34	1404,30	1577,64	1618,57	1741,50	1782,43	1823,36	1864,44	1991,75	2035,30
4ème CI	1321,71	1348,95	1518,79	1558,26	1677,12	1716,74	1756,22	1795,98	1918,92	1961,01
CI d'adaptation	1217,86	1241,89	1401,39	1432,41	1525,20	1556,37	1587,25	1617,98	1649,16	1680,04

Chef de cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	2316,28	2374,25	2540,59	2610,07	2818,80	2888,43	2957,91	3027,53	3097,01	3166,64
1ère CI	2203,83	2258,70	2388,63	2449,85	2639,64	2702,86	2766,07	2829,43	2892,65	2955,72
2ème CI	2095,02	2142,65	2238,20	2295,45	2466,89	2524,13	2581,23	2638,47	2730,68	2788,21

Chef de cabine principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	2556,76	2621,72	2892,21	2964,17	3179,89	3251,85	3323,95	3395,90	3467,71	3539,67
1ère CI	2511,17	2573,95	2784,28	2854,05	3062,78	3132,26	3201,89	3271,37	3340,99	3410,32
2ème CI	2408,33	2466,45	2582,98	2647,21	2840,21	2904,45	2968,68	3032,92	3097,16	3166,78

D. CONGES

1. PRINCIPE D'ACQUISITION DES DROITS

Tout PNC en activité au sein de l'Entreprise, a droit à un congé annuel payé.

La période d'emploi ouvrant droit au congé annuel et servant à calculer la durée des congés, dite période de référence, est l'année décomptée du 1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante.

Sont assimilées à des périodes de travail effectif, pour le calcul de la durée des congés, les périodes durant lesquelles le PNC se trouve dans l'une des positions administratives précisées ci-après :

1. le congé payé pris,
2. l'inaptitude au vol pour maternité,
3. le congé légal de maternité,
4. le congé de paternité,
5. le congé d'adoption,
6. la maladie, l'inaptitude ou l'accident aussi longtemps qu'il donne lieu à rémunération par l'Entreprise,
7. les périodes à mi-temps au sens de l'article L-323.3 du Code de la Sécurité Sociale,
8. les périodes d'interruption de service sans solde, à l'exception de celles visées au 9, d'une durée inférieure à 30 jours consécutifs,
9. les périodes limitées à une durée ininterrompue d'un an pendant lesquelles l'exécution du contrat de travail se trouve suspendue pour cause d'accident du travail ou de maladie imputable au service,
10. les congés exceptionnels d'ordre familial,
11. la disponibilité pour soigner son enfant malade,
12. la période obligatoire de rappel sous les drapeaux,
13. les crédits d'heures de représentation du personnel,
14. le congé de formation économique, sociale et syndicale,

15. le congé pour formation des cadres et animateurs des organisations de jeunesse et de sport,
16. le congé formation,
17. la mise à pied avec solde,
18. l'absence du PNC exerçant les fonctions de juré,
19. l'absence pour participer à la campagne électorale du PNC candidat à l'Assemblée Nationale ou au Sénat,
20. l'exercice par le PNC des fonctions de Conseiller Prud'homal,
21. les périodes d'internement, de détention, de captivité survenant à l'occasion du service et qui ne seraient pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun au sens de la législation française.

2. PERIODE D'ATTRIBUTION

La période d'attribution s'étend du 1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante.

Le PNC a le droit et l'obligation de prendre effectivement ses congés annuels dans l'exercice au titre duquel ils sont accordés.

Les congés annuels comportent une période d'été (1^{er} avril au 31 octobre) et une période d'hiver (1^{er} novembre au 31 mars). Afin de permettre la prise d'une période de congés « à cheval » sur les périodes été-hiver (respectivement hiver-été), un débordement maximum de 6 jours au delà de la fin de la période été (respectivement hiver) est autorisé lors de l'attribution des congés d'été (respectivement hiver) dès lors que la période demandée et accordée débute sur la période été (respectivement hiver).

En cas de refus d'un desiderata du PNC, la période de congés imposée ne peut générer un débordement été-hiver (respectivement hiver-été).

Dans le cadre de la campagne été, les PNC exprimant un desiderata de congés compris entre le 16 juin et le 15 septembre ont la garantie de se voir attribuer au moins 10 jours de congés sur cette période (attribués en une ou deux périodes maximum –chacune d'une durée minimum de 4 jours-, selon le choix du PNC à compter de l'été 2018).

3. DROIT A CONGES

Le PNC a droit à 45 jours calendrier de congés payés annuels - dont 6 jours dus au titre des jours fériés légaux et 4 jours dus au titre du fractionnement été /hiver. Sur la période été, le nombre de jours de congés payés annuels pris est compris, au choix du PNC, entre 0 et 26 jours calendriers maximum pour conserver les jours dus au titre du fractionnement été /hiver. Au-delà de 26 jours de congés payés pris en été, le PNC perd le bénéfice des 4 jours de majoration hiver. Le nombre de jours de congés demandés sur la période été ne peut excéder 34 jours.

Si à la demande de l'entreprise ou en cas d'imposition des congés (reliquats et droits acquis) suite à un retour d'indisponibilité le quota de jours d'été est dépassé, la majoration due au titre du fractionnement été /hiver est maintenue.

En cas d'exercice incomplet ou de temps alterné, le droit aux congés et le nombre de jours de congés été sont calculés de la façon suivante :

- ❖ Droit à congés sur l'année IATA
 - le nombre de jours de congés sur l'année (du 1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante) est égal à $45/360 \times$ nombre de jours ouvrant droit à congés (décompté en mois et jours et converti sur la base d'un mois = 30 jours) arrondi à l'entier supérieur.
- ❖ Nombre Maximum de congés été
 - le nombre maximum de jours été (du 1^{er} avril au 31 octobre) est égal à $26/210 \times$ nombre de jours ouvrant droit à congés situé sur la saison été (décompté en mois et jours et converti sur la base d'un mois = 30 jours) arrondi à l'entier le plus proche.

Dans la mesure des possibilités de production en fonction des quotas de congés, une ou des périodes de congés réputés d'hiver pourront être accordées sur l'été aux PNC qui en font la demande. Dans ce cas le PNC dépasse son nombre de jours maximum été et perd le bénéfice des jours de majoration hiver.

En cas d'exercice incomplet sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre pour autre raison que le temps alterné (congés sans solde à l'initiative du salarié), un abattement du nombre de jours de congés d'été garanti est effectué de la façon suivante :

1. 1 jour de moins pour 3 jours d'inactivité en juillet/août,
2. 1 jour de moins pour 5 jours d'inactivité sur la 2^{ème} quinzaine de juin/1^{ère} quinzaine de septembre.

L'initialisation de l'avenant d'un contrat en temps alterné ou parental peut avoir pour effet une modification des droits à congés de l'année en cours.

En cas d'augmentation du droit à congé sur l'année en cours, deux solutions sont proposées au choix du PNC, en fonction des quotas mensuels de congés disponibles :

- une modification des périodes de congés sur l'année en cours (augmentation du nombre de jours des périodes existantes) ;
- l'ajout d'une ou plusieurs périodes supplémentaires sur l'année en cours.

En cas de réduction du droit à congé, trois solutions sont proposées au choix du PNC :

- un abattement des congés annuels sur l'année en cours,
- un report de l'abattement sur l'année suivante,
- une régularisation de rémunération.

PNC en « temps alterné par mois entier » :

En fonction du nombre de mois d'inactivité, le cumul des jours de congés pris durant ces périodes doit respecter le total des droits à congés sur l'année IATA et le nombre maximum de jours de congés sur la période été conformément au tableau ci-après.

Droit à congés sur l'année IATA :

Nbre de mois d'inactivité sur l'année IATA	0	1 E	1 H	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Droits total à congés avec majoration hiver	45	42	42	38	34	30	27	23	19	15	12	8	4
Nbre de jours maximum été	26	22	26	22	19	19	15	15	11	11	7	7	4
Nbre de jours hiver	Droit à congés hiver = Droit Total - Droit été												

NB. 1E signifie temps alterné à 92%/ mois d'inactivité Été

1H signifie temps alterné à 92%/ mois d'inactivité Hiver

Pour les PNC à temps alterné à 92 % les abattements de congé annuel se font de la façon suivante :

- Si le mois d'inactivité est novembre, décembre, janvier, février, mars, la réduction porte sur les congés pris en hiver, sans abattement sur la majoration pour congés pris en hiver.
- Si le mois d'inactivité est avril, mai, juin, juillet, août, septembre ou octobre, la réduction porte sur les congés pris en été.

En cas d'exercice incomplet en cas de temps alterné, le nombre de jours de congés d'été garanti sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre est défini de la façon suivante :

- Si aucun mois d'inactivité en juin, juillet, août ou septembre : 10 jours d'été garantis
- Si 1 mois d'inactivité en juin et/ou septembre : 7 jours d'été garantis
- Si 1 mois d'inactivité en juillet et/ou août : 0 jour d'été garanti

PNC en « Temps Alterné fractionné »

- Droit à congés sur l'année IATA

Le PNC à « temps alterné fractionné » :

- 23/30ème 8/12 a droit à 38 jours calendrier de congé annuel
- 20/30ème 8/12 a droit à 35 jours calendrier de congé annuel
- 23/30ème 10/12 a droit à 37 jours calendrier de congé annuel
- 20/30ème 10/12 a droit à 33 jours calendrier de congé annuel

- Nombre Maximum de congés été

Le PNC à « temps alterné fractionné » :

- 23/30ème 8/12 a droit à un maximum de 23 jours été, dont 10 jours de congé d'été garantis sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre.
- 20/30ème 8/12 a droit à un maximum de 22 jours été, dont 10 jours de congé d'été garantis sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre.
- 23/30ème 10/12 a droit à un maximum de 22 jours été, dont 9 jours de congé d'été garantis sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre.
- 20/30ème 10/12 a droit à un maximum de 20 jours été, dont 8 jours de congé d'été garantis sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre.

- Droit à congé hiver

Le nombre de jours hiver est égal au droit à congé total moins droit à congé été, ceci en tenant compte du type de « temps alterné fractionné » du PNC.

4. FRACTIONNEMENT

Le nombre de fractionnement n'est pas limité. Les congés peuvent être répartis entre le 1^{er} avril et le 31 mars de l'année suivante :

- en périodes de 4 jours au minimum à la demande du PNC,
- en périodes de 7 jours au minimum à l'initiative de l'Entreprise en l'absence de demande du PNC ou en cas de demande incomplète (nombre de jours de congés demandé inférieur au droit acquis).

Pour le PNC ayant plus de 6 mois d'inactivité, les congés sont traités par le service de pré-planification.

Le PNC choisit sa répartition du nombre de jours de congés été/hiver lors de la campagne du plan de congés été.

Les périodes doivent être espacées entre elles d'un minimum de 14 jours calendrier. Deux périodes imposées en été devront être espacées de 21 jours minimum. Les périodes de congés peuvent débuter n'importe quel jour de la semaine. En cas d'imposition, un espacement des périodes sera toutefois recherché.

Lors de la première campagne du plan de congés (ETE), si le PNC n'a saisie aucune demande, l'entreprise lui imposera des congés sans dépasser son droit à congés annuels de la période été correspondant à son nombre de mois d'inactivité.

Lors de la deuxième campagne du plan de congés (HIVER), en l'absence de demande du PNC ou en cas de demande incomplète (nombre de jours de congés demandé inférieur au droit acquis), l'Entreprise lui imposera la totalité de ses droits à congés restant.

Pour chaque campagne, les congés sont attribués en fonction de quotas de congés, d'un ordre de priorité et des demandes de PNC. Lorsqu'une demande ne peut pas être satisfaite par l'Entreprise, les dates des congés annuels sont attribuées en fonction des possibilités du service tout en respectant le nombre de fractionnements demandés au sein d'une campagne de congés et en recherchant un espacement des périodes. Pour les PNC en temps alterné, l'entreprise respectera également les espacements définis ci-dessous.

Pour les PNC en temps alterné les périodes de congés demandées peuvent être accolées aux périodes d'inactivité liées au Travail Temps Alterné ou être séparées de cette période d'inactivité :

En Moyen Courrier

- d'un minimum de 8 jours calendrier,



En Long Courrier

- d'un minimum de 8 jours calendrier en amont et de 10 jours calendrier en aval pour les périodes de congés d'une durée minimum de 9 jours calendrier.



- d'un minimum de 9 jours calendrier en amont et de 10 jours calendrier en aval sur le Long Courrier pour les périodes de congés d'une durée de 6, 7 ou 8 jours calendrier.



- d'un minimum de 10 jours calendrier en amont et de 10 jours calendrier en aval sur le Long Courrier pour les périodes de congés d'une durée de 4 ou 5 jours calendrier.



5. PLAN DE CONGES - ORDRE DES DEPARTS

Les congés du Personnel Navigant Commercial sont attribués dans le cadre d'un plan de congés qui fixe l'ordre des départs en tenant compte :

- des quotas de congés définis annuellement,
- des demandes formulées par les intéressés,
- d'un ordre de priorité.

Les quotas de congés, définis annuellement, par mois, par emploi, régime d'emploi et tout rythme d'activité confondu permettent de déterminer le nombre de jours de congé susceptibles d'être attribués dans une période donnée.

Le plan de congés est planifié en deux campagnes (été, hiver) et par division(s) géographique(s).

Pour le plan de congés de l'année N :

- la campagne d'été se déroule de novembre à décembre de l'année N-1, avec communication des résultats au plus tard fin-janvier pour les congés du 1^{er} avril au 31 octobre de l'année N.

et

- la campagne d'hiver se déroule de juin à août de l'année N, avec communication des résultats au plus tard mi-septembre pour les congés du 1^{er} novembre de l'année N au 31 mars de l'année N+1.

L'ordre de priorité servant à définir les «tours de départ en congé» résulte d'un système de points précisé en annexe.

Le PNC exprime ses desiderata de congés. La période qui lui sera attribuée pourra correspondre à une satisfaction partielle de la période demandée, si la satisfaction totale n'était pas possible en fonction de son ordre de priorité. Cette satisfaction partielle pourra être obtenue :

- par glissement en aval de la période demandée d'un maximum de 3 jours,
- puis par glissement en amont de la période demandée d'un maximum de 3 jours, sous réserve que ces décalages n'entraînent pas une infraction des autres règles,

- puis, si le PNC en a exprimé la possibilité, par réduction de la période demandée en amont et/ou en aval, la période ainsi obtenue ne pouvant être d'une durée inférieure à 7 jours (la réduction sera alors accolée à un autre fractionnement demandé par le PNC ou, en cas d'impossibilité, créera un nouveau fractionnement).

En ce qui concerne la campagne d'été, les 10 jours de congés garantis sur la période du 16 juin au 15 septembre (abattus en cas d'exercice incomplet comme défini à l'article 3 du présent chapitre) sont attribués au cours d'une première phase à l'ensemble des PNC ayant exprimé un desiderata sur cette période. Les autres desiderata de congés sont ensuite attribués au cours d'une deuxième phase (l'attribution des périodes de congés respectant l'ordre de priorité à l'intérieur de chaque phase).

Avant la fin de la campagne d'été, l'entreprise communiquera des quotas prévisionnels pour la période du 16 juin au 15 septembre.

L'ordre de départ étant fixé, les dates de départ de chaque période sont précisées aux intéressés.

En cas de planification des congés annuels individuels en cours d'exercice ou d'une modification de dates de congés déjà planifiés, les intéressés doivent être informés des nouvelles dates de départ avec un délai minimum d'un mois.

En cas d'événement économique majeur générant une situation de sureffectif, l'Entreprise a la possibilité d'utiliser des mesures exceptionnelles d'attribution de congés.

6. RELIQUAT

6.1 TRAITEMENT DES SOLDES DE CONGES POSITIFS

En cas d'évènements ne permettant pas au PNC de solder la totalité de ses congés dans l'année IATA, le reliquat de congés ainsi généré devra obligatoirement être positionné en priorité sur l'année IATA suivante sur laquelle le PNC est en activité.

Les reliquats de congés positionnés sur la période été sont sans effet sur la majoration hiver.

6.2 TRAITEMENT DES SOLDES DE CONGES NEGATIFS

En cas de prise de congés supérieur aux droits acquis sur l'année IATA, le solde négatif doit être impérativement traité au choix du PNC :

- * par un abattement des congés annuels sur l'année en cours,
- * par un report de l'abattement sur l'année suivante,
- * par une régularisation de rémunération.

7. ACCOLEMENT DES REPOS PERIODIQUES AUX CONGES ANNUELS

7.1 PNC LC ET PNC MC

Une période de repos est accolée aux congés, selon les règles du tableau ci-dessous, sauf impossibilité réglementaire (VAM) ou contractuelle (desiderata) sans qu'il soit besoin d'en exprimer le desiderata.

Cet accolement n'entraîne pas de retrait de point.

	Période de congés d'une durée minimum de 7 jours	Période de congés d'une durée de 4, 5, 6 jours
PNC LC	Accolement de la période de jours consécutifs de repos base ou prorata en amont des congés (en cas de fractionnement de celle-ci pour faciliter l'obtention d'un DDA vol, c'est la période la plus longue qui sera accolée).	Accolement de 2 jours consécutifs de repos base
PNC MC volontaires 6ON/3OFF/S6	Accolement de la période de jours consécutifs de repos base ou prorata en amont des congés. En cas d'impossibilité réglementaire ou contractuelle, accolement en aval des congés.	Accolement de 2 jours consécutifs de repos base ou prorata en amont des congés. En cas d'impossibilité réglementaire ou contractuelle, accolement en aval des congés.
PNC MC volontaires 4ON/3OFF/S4 et 4ON/2OFF/S6	<p>Pour les PNC MC volontaires 4ON/3OFF/S4, accolement du S4 proraté en amont des congés.</p> <p>Pour les PNC MC volontaires 4ON/2OFF/S6, accolement du S6 proraté en amont des congés si la construction planning reste compatible sur l'ensemble du mois, à défaut accolement d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base en amont des congés (à l'exception de certaines configurations planning avec, soit des DDA et/ou une visite de licence juste en amont, soit des DDA repos juste en aval le rendant incompatible).</p> <p>En cas d'impossibilité réglementaire ou contractuelle, accolement en aval des congés.</p>	

Pour les périodes de congés d'une durée minimum de 7 jours, les PNC peuvent demander par desiderata supplémentaire (sans retrait de points) l'accolement de la période de repos en aval des congés sous réserves du respect d'équilibrages des tours de service individuels. Le traitement de cette demande s'effectue après l'affectation des desiderata repos avec retrait de points.

Pour les périodes de congés d'une durée de 4, 5, 6 jours, les PNC peuvent demander par desiderata avec retrait de points l'accolement de la période de jours consécutifs de repos base ou son prorata en amont ou en aval des congés.

7.2 ACCOLEMENT DES JOURS CONSECUTIFS DE REPOS BASE AVEC DEBORDEMENT SUR M-1 :

La période de jours consécutifs du mois M est accolée devant les congés annuels dès lors que le débordement n'excède pas 2 jours ; si un tel positionnement devait générer plus de 2 jours de débordement, c'est alors la période de jours consécutifs du mois M -1 qui sera accolée devant les congés annuels ; toutefois, dans ce dernier cas, l'abattement dû aux jours de congés annuels du mois M s'effectue normalement sur la période de jours consécutifs de repos base du mois M.

Dans le cas où l'accolement de la période de jours consécutifs ou son prorata devant les congés annuels nécessite un débordement de jours de repos base du mois M ou M -1 (le débordement maximum ne pouvant excéder 2 jours), l'accord du PNC est réputé acquis.

7.3 ACCOLEMENT DES JOURS CONSECUTIFS DU MOIS M POSSIBLE AVEC PLUSIEURS PERIODES DE CONGES

Dans le cas où l'accolement de la période de jours consécutifs du mois M est possible avec plusieurs périodes de congés d'une durée minimum de 7 jours chacune, il sera recherché en priorité un accolement à une période en satisfaction totale ou partielle sauf impossibilité réglementaire ou contractuelle.

8. COUPLES PN MARIÉS, PARTENAIRES D'UN PACS OU VIVANT MARITALEMENT

En complément des dispositions légales relatives à la simultanéité des congés annuels des conjoints (agents mariés) ou partenaires d'un PACS, travaillant tous deux au sein de l'Entreprise, les congés annuels de deux Personnels Navigants Commerciaux vivant maritalement (concubinage attesté par l'identité des domiciles fiscaux et légaux situés en France), sont programmés aux mêmes dates si les intéressés en font la demande.

Dans le cas de couples : CCP/CC, CCP/HOT, CCP/STW, CC/HOT, CC/STW, l'alignement est effectué sur le PNC de la spécialité la plus restrictive (CCP/CC).

Dans le cas de couples de même spécialité, l'aligné et l'alignant alternent d'une année sur l'autre selon la règle décrite en annexe.

Dans le cas de couples PNT/PNC, chaque PN bénéficiera alternativement d'une année IATA sur l'autre, de l'alignement de ses congés sur son conjoint (alignement sur les congés du PNT les années impaires et sur les congés du PNC les années paires) tout en respectant les règles de fractionnement propres à chaque population.

9. DECOMPTE DES CONGES ANNUELS

Les congés annuels commencent au jour fixé par la notification de congé.

La planification des tours de service individuels est effectuée de sorte que le temps de repos afférent à la dernière activité se termine au plus tard à 23 h 59 la veille du jour ainsi fixé.

10. BOURSE D'ÉCHANGE ENTRE PERSONNELS NAVIGANTS COMMERCIAUX

Un PNC a la possibilité de permuter une ou plusieurs périodes de congés avec un autre PNC de même emploi quel que soit son rythme d'activité.

L'échange est possible entre PNC ayant le régime d'emploi Moyen Courrier de la division France.

L'échange est possible entre PNC ayant le régime d'emploi Moyen Courrier de la division Europe.

L'échange est possible entre les PNC ayant le régime d'emploi Long Courrier.

Tout autre échange n'est pas autorisé.

La bourse d'échanges fonctionne sous la forme d'offres (pouvant être alimentée à la fois par le PNC et l'Entreprise) et de demandes avec le support d'un outil informatique.

Les droits aux Congés (paragraphe 3) s'appliquent à la bourse d'échange. L'échange de périodes de Congés entre PNC dans le cadre de la bourse d'échange n'a pas d'incidence sur le décompte des points réalisé par le plan de Congés initial.

11. MALADIES OU ACCIDENTS AU COURS DES CONGES

Lorsque la maladie précède le congé annuel et déborde sur celui-ci, les jours de congés recouverts par la maladie sont alors reportés à une date ultérieure ou accolés à la période existante sous réserve d'un accord commun.

Sinon, le report est positionné, en fonction des quotas de congés disponibles et conformément aux règles du fractionnement selon trois possibilités suivantes :

- une modification des périodes de congés sur l'année en cours (augmentation du nombre de jours des périodes existantes) ;
- l'ajout d'une ou plusieurs périodes supplémentaires sur l'année en cours, tout en conservant un espacement de 14 jours entre plusieurs périodes de congés.
- selon les règles de gestion du reliquat si la reprogrammation est impossible sur l'année en cours.

La maladie ou l'accident survenant pendant le congé annuel ouvre également droit au report de la période de congé annuel impactée par la maladie, les congés reportés étant dans ce cas également positionnés selon les trois possibilités ci-dessus.

12. EXCEDENT DE CONGE EN CAS DE CESSATION DEFINITIVE DE SERVICE

A l'exception des cas de décès et de licenciement pour motif économique, tout PNC cessant définitivement toute activité et ayant bénéficié au titre de l'exercice en cours d'un congé supérieur à celui correspondant à sa période de travail effectif ou assimilé, est redevable envers l'Entreprise, sauf faute lourde de l'employeur, de la rémunération perçue pour les jours de congé en excédent.

13. CONGE SABBATIQUE

Le PNC pourra solliciter une prolongation de son congé sabbatique d'une durée comprise entre 6 et 11 mois tel que défini l'article L122-32-17 du code du travail à condition d'en informer le service de gestion par lettre recommandée avec AR au moins 3 mois avant le terme de son congé; cette prolongation pourra permettre au PNC de porter la totalité de la suspension de son contrat de travail à 24 mois.

14. CONGE CREATION D'ENTREPRISE

Le PNC pourra solliciter une dernière prolongation de son congé création d'entreprise d'une durée de 2 ans tel que défini à l'article L122-32-12 du code du travail, lui permettant de porter la totalité de la suspension de son contrat de travail à 3 ans. Le PNC devra solliciter cette prolongation d'un an auprès du service de gestion par lettre recommandée avec AR au moins 3 mois avant le terme de la deuxième année de son congé.

15. JOURNEES « JOKER »

En cas d'évènements nécessitant une absence impérative du PNC, celui-ci pourra utiliser 2 journées « jokers » entre le 1er avril et le 31 mars de l'année suivante. L'Entreprise devra en être informée dès que possible, au plus tard avant J-2 18h00.

Les journées jokers ainsi utilisées seront déduites des droits à congés correspondants à la saison de l'année suivante (été pour été, hiver pour hiver).

Certaines dates, 10 au maximum par année civile, pourront être soumises à embargo et seront communiquées aux PNC avant la fin de l'élaboration des plannings.

Toutefois, l'Entreprise a la possibilité en exploitation de mettre sous embargo une journée en cas de circonstances exceptionnelles. Le nombre de journées d'embargo total restant limité à 10 par année civile.

Aucune date d'embargo ne pourra remettre en cause une journée joker posée au préalable celle-ci étant réputée stable.

15.1 POSE D'UNE JOURNEE JOKER HORS BLOC RESERVE

Jour de pose du Joker	Règle
Jusqu'au 19 de M-1 23h59	Aucune restriction (sauf journées d'embargo) *
Du 20 de M-1 0h00 à la veille 00h00 de la publication des TDS	Uniquement sur une journée sur laquelle est positionnée une activité alors qu'un repos était initialement prévu avant le 20 de M-1 *
De la veille 0h00 de la publication des TDS à J-2 17h59	Sur le 1 ^{er} jour d'activité connu hors journées d'embargo **.
De J-2 18h à J	Pose non autorisée

(*) *planning reconstruit selon les règles avant sortie TDS.*

(**) *planning reconstruit conformément aux chapitres F et au chapitre G selon les règles de déstabilisation du fait du PNC*

15.2 POSE D'UNE JOURNEE JOKER DANS LE BLOC RESERVE

Jour de pose du Joker	Règle
Jusqu'au 19 de M-1 23h59	Aucune restriction (sauf journées d'embargo) *
Entre le 20 de M-1 0h00 et J-2 17h59	Pose autorisée, hors journées d'embargo **: <ul style="list-style-type: none"> • sur la première journée du bloc réserve ; • sur la première réserve programmée qui suit la dernière activité réalisée dans le bloc réserve ; • sur la première journée d'une rotation.
De J-2 18h à J	Pose non autorisée

(*) *planning reconstruit selon les règles avant sortie TDS.*

(**) *planning reconstruit conformément aux chapitres F et au chapitre G selon les règles de déstabilisation du fait du PNC*

ANNEXE

I - ORDRE DE PRIORITE

Les desiderata de congés des PNC ayant un enfant handicapé, quelque soit son âge, sont traités hors quotas.

Le système de points permettant la détermination d'un ordre de priorité servant à définir «l'ordre de départ en congé », retient les quatre critères suivants :

Pour la suite, nous nous plaçons dans le cadre du plan de congés de l'année N (du 1^{er} avril de l'année N au 31 mars de l'année N+1).

1°- Ancienneté Compagnie (appréciée au 1^{er} janvier de l'année du plan concerné soit 01/01/N)

- 1 point par mois révolu d'ancienneté jusqu'à 14 ans d'ancienneté inclus ;
1,5 point par mois révolu d'ancienneté à compter du premier mois de la 15^{ème} année d'ancienneté ;
un quota de 60 points est acquis à compter du 1^{er} mois de la 15^{ème} année.

- pas de limitation d'ancienneté.

L'ancienneté est valorisée au 1^{er} janvier de l'année N avec les éléments connus :

- au mois de décembre de l'année N-1, pour le plan de congés «été» de l'année N
- au mois de juillet de l'année N, pour le plan de congés « hiver » de l'année N

2°- Situation de famille (appréciée au 1^{er} janvier de l'année du plan concerné soit 01/01/N)

Sont pris en compte les enfants à charge ou faisant l'objet d'un droit de visite, de la naissance à 18 ans au plus.

- enfants de moins de 4 ans : 15 points par enfant

- enfants de plus de 4 ans et de moins de 18 ans :
 - 1 enfant : 60 points
 - 2 enfants : 95 points
 - 3 enfants : 125 points
 - 4 enfants : 150 points
 - 5 enfants et plus : 170 points

La situation de famille est valorisée au 1^{er} janvier de l'année N avec les éléments connus :

- au mois de décembre de l'année N-1, pour le plan de congés «été» de l'année N
- au mois de juillet de l'année N, pour le plan de congés « hiver » de l'année N

3°- Périodes des congés principaux antérieurs

Le calcul des points étant effectué une année donnée (N-1) pour l'année à venir (N) sur la base des congés pris au cours de l'exercice antérieur (N-2) :

- les congés principaux pris en compte sont ceux de la période du 1^{er} avril de l'année N-2 au 31 mars de l'année N-1,
- les éventuels reliquats pris en compte sont ceux de la période du 1^{er} avril de l'année N-1 au 1^{er} septembre de l'année N-1.

Pour un PNC en indisponibilité plus de 182 jours consécutifs sur la période considérée des congés pris au cours de l'exercice antérieur (N-2), un forfait de points lui sera appliqué :

- moyenne des points des PNC ayant sa spécialité et son affectation, au 1er janvier de l'année du plan concerné soit 01/01/N

Les congés sont valorisés en fonction du nombre de points décrit ci-après :

Pour les congés principaux :

a) **Si le PNC a obtenu la période demandée en desiderata :**

- congés scolaires réels (toutes zones) : 2 points par jour
- mois de février, mars, avril, juin, juillet, août et du 1^{er} au 15 septembre (hors congés scolaires réels) : 4 points par jour
- du 16 au 30 septembre et mois d'octobre, décembre, janvier (hors congés scolaires réels) : 6 points par jour
- mois de mai et novembre (hors congés scolaires réels) : 10 points par jour

b) **Si le PNC a formulé un desiderata mais s'est vu imposé une autre période :**

- périodes imposées (quelque soit le mois) : 8 points par jour
- c) **Si le PNC n'a pas émis de desiderata congés pour la période :**
 - congés scolaires réels (toutes zones) : 2 points par jour

E. TRAVAIL A TEMPS ALTERNE

L'activité à temps alterné est mise en œuvre afin de répondre aux aspirations des PNC et de permettre un partage du travail sur une base volontaire ayant pour conséquence la création d'emplois permanents.

L'activité à temps alterné n'est pas offerte à l'embauche.

Les PNC peuvent bénéficier d'une activité à temps alterné au travers de deux options :

- Temps de Travail Alterné « TTA par mois entiers » : périodes d'inactivité par mois entier
- Temps de Travail Alterné fractionné « TTA fractionné » : périodes d'inactivité sans solde par mois

L'ensemble des droits, garanties et conditions d'emploi du PNC à temps plein est applicable au PNC à temps alterné à l'exception des dispositions particulières fixées ci-après.

1 DEFINITION

1.1. « TTA PAR MOIS ENTIERS »

Le travail à temps alterné comporte une succession de périodes d'activité et de périodes d'inactivité sans solde permettant d'assurer par année civile selon une alternance régulière 6, 8, 9, 10 ou 11 mois calendrier d'activité soit respectivement 50 %, 66 %, 75 %, 80 % et 92 % d'activité.

1.1.1 POUR 6 MOIS CALENDRIER D'ACTIVITE PAR ANNEE CIVILE (50 %)

- PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier : succession de 2 mois calendrier d'activité et d'inactivité sans solde.
- PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier : succession d'1 mois calendrier d'activité et d'inactivité sans solde.

1.1.2 POUR 8 MOIS CALENDRIER D'ACTIVITE PAR ANNEE CIVILE (66 %)

- Succession de 2 mois d'activité et d'1 mois d'inactivité sans solde, sous réserve des dispositions prévues en 1.1.6.

1.1.3 POUR 9 MOIS CALENDRIER D'ACTIVITE PAR ANNEE CIVILE (75 %)

- Succession de 3 mois calendrier d'activité et d'1 mois calendrier d'inactivité sans solde, sous réserve des dispositions prévues en 1.1.6.

1.1.4 POUR 10 MOIS CALENDRIER D'ACTIVITE PAR ANNEE CIVILE (80 %)

- Succession de 5 mois d'activité et d'1 mois d'inactivité sans solde, sous réserve des dispositions prévues en 1.1.6.

1.1.5 POUR 11 MOIS CALENDRIER D'ACTIVITE PAR ANNEE CIVILE (92 %)

- 11 mois calendrier d'activité et 1 mois calendrier d'inactivité sans solde.

Un décalage de la période d'inactivité est effectué chaque année calendrier selon le tableau suivant :

**SUCCESION DES PERIODES
D'INACTIVITE DU RYTHME 92 %**

Janvier
Mars
Juin
Août
Octobre
Décembre
Novembre
Septembre
Juillet
Mai
Février
Avril

1.1.6 ALTERNANCES INCLUANT 1 MOIS DIFFERE

L'attribution des contrats en TTA suivant une alternance régulière sera proposée systématiquement aux PNC, à concurrence des quotas référencés à l'article 4.1.

Si les possibilités d'alternances régulières exprimées par le PNC n'ont pu être satisfaites pour cause de quotas atteints ou dépassés sur un mois, il sera proposé pour les rythmes 66%, 75%, 80% une alternance incluant 1 mois différé consistant à remplacer 1 mois d'inactivité (1 seul) par 1 des mois adjacents disponibles.

Cet avenant au contrat de travail sera à durée indéterminée. Dès la prospection suivante, le PNC pourra s'inscrire pour faire modifier éventuellement son avenant en fonction des nouvelles possibilités offertes.

Il sera offert lors des campagnes de prospection, la possibilité d'exprimer son acceptation, le cas échéant, d'une alternance incluant un mois différé en cas de non-obtention d'une alternance classique.

Les résultats de la prospection seront communiqués aux organisations syndicales représentatives du PNC.

1.2. « TTA FRACTIONNE »

Le « TTA fractionné » comporte une période de jours d'inactivité sans solde par mois selon les régimes définis ci-après, cette période d'inactivité sans solde devant être prise d'un seul bloc chaque mois.

1.2.1 TTA FRACTIONNE 8/12 - REGIME « 23/30EME »

Le « TTA fractionné » à 23/30ème 8/12, défini sur le mois, correspond à une période de 7 jours sans solde consécutifs par mois à l'exception des mois de juin, juillet, août et septembre.

1.2.2 TTA FRACTIONNE 8/12 - REGIME « 20/30EME »

Le « TTA fractionné » à 20/30ème 8/12, défini sur le mois, correspond à une période de 10 jours sans solde consécutifs par mois à l'exception des mois de juin, juillet, août et septembre.

1.2.3 TTA FRACTIONNE 10/12 - REGIME « 23/30EME »

Le « TTA fractionné » à 23/30ème 10/12, défini sur le mois, correspond à une période de 7 jours sans solde consécutifs par mois à l'exception des mois de juillet et août.

1.2.4 TTA FRACTIONNE 10/12 - REGIME « 20/30EME »

Le « TTA fractionné » à 20/30ème 10/12, défini sur le mois, correspond à une période de 10 jours sans solde consécutifs par mois à l'exception des mois de juillet et août.

2 CONDITIONS GENERALES

Le navigant bénéficiaire du régime de travail à temps alterné ne doit pas exercer, pendant les périodes d'inactivité sans solde, d'activité professionnelle rémunérée dans le transport aérien, l'organisation et la vente de séjours et de voyages dans les termes de la loi du 13 juillet 1992.

Le choix hiérarchisé pour l'un des régimes de travail à temps alterné offerts et du pourcentage d'activité est laissé à l'initiative de l'intéressé dans la limite du quota global défini à l'article 4.

Ce choix sera formulé dans la demande d'accès au travail à temps alterné.

Les périodes d'inactivité offertes par l'Entreprise sont attribuées au PNC en fonction des desiderata exprimés au cours de la prospection annuelle du 1er mars au 15 avril suivant l'ordre décroissant d'ancienneté Compagnie (date de départ calcul échelon) et à ancienneté Compagnie égale suivant l'ordre décroissant de l'ancienneté dans le grade et si besoin par âge décroissant.

L'alternance qui en résulte est attribuée au PNC concerné, à compter du 1^{er} janvier suivant.

Le « TTA » n'est pas cumulable avec le congé parental d'éducation. Le « TTA » est suspendu de droit dès la prise de congé parental d'éducation.

Le dispositif de « TTA par mois entiers » n'est pas cumulable avec celui de « TTA fractionné ».

Chaque année l'attribution des périodes d'inactivité est effectuée par l'Entreprise de telle sorte que le nombre de PNC en travail à temps alterné prévu en inactivité par grade soit constant chaque mois au sein d'une même unité de vol, sans avoir pour effet de changer les alternances du PNC déjà détenteur d'un temps alterné.

3 CONDITIONS D'ACCES

Les demandes pour bénéficier de ces dispositifs auront lieu lors de campagnes globales de volontariat temps alterné.

3.1 BENEFICIAIRES

Le PNC doit être volontaire et être HOT, STW, C/C ou CCP.

Il doit être sous contrat à durée indéterminée et justifier d'un an d'ancienneté minimum en tant que Personnel Navigant Commercial au 1 janvier qui suit la prospection sous réserve pour les Hôtesse et Stewards de ne pas être en période d'essai ou en période probatoire.

L'accès au temps alterné est ouvert aux Chefs de Cabine Temporaires et aux Chefs de Cabine Principaux Temporaires. Le niveau d'emploi HOT/STW est pris en compte pour les demandes des CCT, le niveau d'emploi C/C est pris en compte pour les demandes des CCPT.

3.2 CONDITIONS PARTICULIERES D'EXERCICE DU TEMPS ALTERNE POUR LES PNC FIGURANT SUR LISTE D'APTITUDE

Les PNC en liste d'aptitude aux grades Chef de Cabine et Chef de Cabine Principal peuvent être :

- en « Temps Alterné par mois entiers » aux rythmes d'activité de 66 %, 75 %, 80 % ou 92 %. Les PNC en temps alterné à 50 % se verront attribuer un rythme d'activité à 66 % et devront accepter la modification de l'avenant au contrat de travail initial en temps alterné.
- en « Temps Alterné fractionné » au rythme d'activité de 23/30^{ème}. Les PNC en temps alterné à 20/30^{ème} se verront attribuer un rythme d'activité à 23/30^{ème} et devront accepter la modification de l'avenant au contrat de travail initial en temps alterné.

Au-delà de la période probatoire - soit six mois effectifs en tant que temporaire dans le nouveau grade - le PNC ayant perdu le régime d'un « temps alterné par mois entier » à 50 % ou à « temps alterné fractionné » à 20/30^{ème} pourra à sa demande, bénéficier à nouveau des dispositions de l'avenant initial.

3.3 CONDITIONS PARTICULIERES D'EXERCICE DU TEMPS ALTERNE APRES LA PROMOTION DANS LE GRADE

- Après la promotion dans le grade Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal, le PNC titulaire d'un contrat de travail à temps alterné conserve son rythme et son alternance :
 - Jusqu'au 31 décembre suivant une promotion intervenue entre le 1er janvier et le 31 mars.
 - Jusqu'au 31 décembre de l'année suivante pour une promotion intervenue entre le 1er novembre et le 31 décembre.

- Les C/C promus au 20^{ème} mois au titre de l'article 2.1.10 du chapitre A « Carrière PNC » conservent leur rythme et leur alternance :
 - Jusqu'au 31 décembre suivant une promotion intervenue entre le 1er et le 30 avril.
 - Jusqu'au 31 décembre de l'année suivante pour une promotion intervenue à compter du 1^{er} mai.

Les rythme en « Temps Alterné par mois entiers » à 92%, et à 23/30ème en « Temps Alterné fractionné » restent acquis.

Les CC et CCP titulaires d'un contrat de travail à temps alterné dans leur emploi antérieur et n'ayant pas obtenu un rythme de travail à temps alterné lors de la prospection liée à leur nouveau grade pourront obtenir sur simple demande un rythme de temps alterné équivalent au rythme dont ils bénéficiaient au moment de leur promotion. Pour les titulaires de « Temps Alterné par mois entiers », l'attribution des mois d'inactivité se fera en fonction de la disponibilité des mois demandés et de l'ancienneté compagnie, dans le respect des règles de priorité pour les CC et les CCP déjà en place.

Les PNC concernés par un rythme à 50% en « Temps Alterné par mois entiers », et à 20/30^{ème} en « Temps Alterné fractionné », dont la période probatoire dans leur nouveau grade n'est pas terminée seront traités conformément à l'article 3.2.

- Les PNC promus dans l'encadrement perdent le régime de travail en temps alterné dès leur promotion.

4 QUOTA

Le nombre de PNC en travail à temps alterné par emploi doit, être constant chaque mois au sein de chaque unité de vol France, Europe et Long Courrier.

L'effectif de référence global est le nombre total de PNC des trois unités de vol confondues France, Europe et Long Courrier.

L'effectif de référence par grade et unité de vol est le nombre total de PNC par grade pour chaque unité de vol.

Ces effectifs sont appréciés au 1^{er} mai de l'année en cours, hors Hôtesse et Stewards étrangers affectés à une ligne spécifique, et hors PNC en situation de congé création d'entreprise, de congé sabbatique et de tous types de disponibilités sauf disponibilité de moins de 2 mois.

4.1. SATISFACTION DES DEMANDES

4.1.1. « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS » A 50 %, 66 %, 75 %, 80 % ET « TEMPS ALTERNE FRACTIONNE A 23/30EME ET A 20/30EME POUR LES PNC DE MOINS DE 50 ANS

Le nombre de postes de travail en temps alterné par grade et unité de vol est fixé tous rythmes confondus à 30 % de l'effectif de référence pour les hôtesse et stewards et 35% pour les C/C et CCP.

Toutefois, le nombre de PNC en temps alterné à 50 % ne pourra dépasser 4 % de l'effectif de référence. Ce quota est inclus dans le quota global.

4.1.2. « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS » A 92 %

Le nombre de postes de travail en temps alterné est de 15% de l'effectif de référence global.

4.1.3. « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS » A 50 %, 66 %, 75 %, 80 %, 92% ET « TEMPS ALTERNE FRACTIONNE » 8 ET 10/12EME A 23/30^{EME} ET A 20/30^{EME} POUR LES PNC DE PLUS DE 50 ANS

Les PNC âgés de 50 ans et plus à la date d'accès au travail à temps alterné sont hors quota sans limitation de nombre. L'accès à un rythme de travail à temps alterné est possible en cours d'année, sous réserve d'un préavis suffisant (avant le 20 du mois M-3).

4.1.4. PARTICULARITES DES HOTESSES ET STEWARDS NON RESSORTISSANTS DE L'UNION EUROPEENNE AFFECTES A UNE LIGNE SPECIFIQUE

Les Hôtesse et Stewards non ressortissants de l'Union Européenne affectés à une ligne spécifique ne sont pas décomptés dans l'effectif servant de base de calcul aux quotas définis ci-dessus.

Ils sont décomptés à part, selon les principes définis à l'article 4.

Les Chefs de Cabine et Chefs de Cabine Principaux non ressortissants de l'Union Européenne sont traités respectivement dans le quota des Chefs de Cabine et Chefs de Cabine Principaux Long Courrier.

4.1.5. REGLES DE PRIORITE

Dans l'hypothèse où le nombre de PNC demandeurs d'une activité à temps alterné est supérieur au nombre de postes offerts par grade et unité de vol, ces postes sont attribués suivant l'ordre décroissant d'ancienneté Compagnie (date départ calcul échelon) et à ancienneté Compagnie égale par ordre décroissant d'ancienneté dans le grade et si besoin par âge décroissant.

4.1.6. MOBILITE

Dans le cadre de la dernière campagne, un PNC qui s'est vu refuser l'accès au temps alterné dans son affectation (quota) puis fait l'objet d'une mobilité peut, au cas où son ancienneté lui aurait permis lors de la prospection d'obtenir satisfaction dans sa nouvelle affectation, demander l'attribution d'un poste en temps alterné.

4.2. TTA SOUS FORME DE « CONTRAT A DUREE DETERMINEE »

- Circonstances exceptionnelles : le PNC travaillant à temps plein, peut obtenir du travail à temps alterné en cours d'année en cas de circonstances exceptionnelles. L'avenant au contrat sera à durée déterminée en fonction des circonstances. Ces "cas particuliers" sont décomptés hors quota.
- Par ailleurs, de façon exceptionnelle, des périodes d'inactivité pourront être proposés par la direction, sous forme de « TTA par mois entiers » et de « TTA fractionné », ou d'une combinaison de ces deux dispositifs. Ces dispositifs seront proposés sous forme d'avenant à durée déterminée.

5 CHANGEMENT DE RÉGIME DE TRAVAIL

L'avenant au contrat du PNC travaillant à temps alterné, est à durée indéterminée.

5.1 PASSAGE DU TEMPS PLEIN AU TEMPS ALTERNE

Les demandes de travail à temps alterné sont formulées au cours de la prospection annuelle du 1^{er} mars au 15 avril pour obtention d'un poste au 1^{er} janvier de l'année suivante, les réponses sont données aux PNC courant août au plus tard.

5.2 PASSAGE DU TEMPS ALTERNE AU TEMPS PLEIN

Les demandes de retour au travail à temps plein sont formulées chaque année au cours de la prospection annuelle du 1^{er} mars au 15 avril pour obtention au 1^{er} janvier de l'année suivante.

Ces demandes de retour au temps plein satisfaites sont comptabilisées dans l'offre de temps alterné issu des quotas de l'année en cours.

Les demandes de retour au travail à temps plein non satisfaites seront prioritaires sur les embauches selon les modalités définies en annexe.

5.3 CHANGEMENT DE RYTHME D'ACTIVITE

Les demandes de changement de rythme d'activité sont formulées au cours de la prospection annuelle du 1^{er} mars au 15 avril pour obtention d'un travail à temps Alterné au 1^{er} janvier de l'année N + 1. Les réponses sont données aux PNC courant août.

Les demandes de changement de rythme seront prioritaires sur les embauches.

5.4 CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

Le PNC travaillant à temps alterné peut obtenir le retour au travail à temps plein en cours d'année en cas de circonstances familiales graves (décès du conjoint ou d'un enfant, diminution importante du revenu du ménage, ascendant devenant à charge, etc...).

Dans le cas où, en cours d'année, le nombre de PNC en travail à temps alterné prévu en activité chaque mois n'est plus constant, la Compagnie peut faire appel au volontariat pour modifier l'attribution des périodes d'activité ou compléter l'effectif en temps alterné.

5.5. MODIFICATION DU CONTRAT DE TRAVAIL

Tout avenant au contrat de travail à temps alterné, non signé par le PNC avant le dernier jour du troisième mois suivant la date de notification individuelle des résultats, ne sera pas mis en œuvre. Cette date sera précisée sur la notification.

Tout avenant au contrat de travail à temps alterné, non retourné signé par le PNC dans les 3 mois suivant la communication des résultats ne sera pas mis en œuvre.

L'offre de temps alterné de l'année N+1 sera augmentée pour compenser les désistements éventuels de l'année N.

Si l'attribution d'un régime TTA a été accordée à un PNC pour l'année N, et que celui-ci ne vient pas signer l'avenant à son contrat de travail, il conservera son ancien régime de travail et perdra le droit de participer à la campagne TTA de l'année N+1.

6 CHANGEMENT DE PERIODES D'INACTIVITE

6.1 ORDRE D'ATTRIBUTION

Des demandes de changement de périodes d'inactivité peuvent être formulées par le PNC. Elles sont traitées selon la procédure définie à l'article 5.1. Ces PNC sont classés par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie et à ancienneté égale par ordre décroissant d'ancienneté dans le grade avec les nouvelles demandes dans la limite des alternances offertes et si besoin par âge décroissant.

6.2 ECHANGE D'ALTERNANCE ENTRE PNC EN « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS » (SAUF 92 %)

A leur demande, deux PNC du même grade, et d'une même unité de vol peuvent obtenir l'échange des alternances annuelles, sous réserve qu'ils en fassent conjointement la demande avant le 1^{er} novembre. Ils conserveront alors cette nouvelle alternance.

6.3 ECHANGE PONCTUEL D'UN MOIS ENTRE PNC EN « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS »

L'échange pour un an d'un seul mois de temps alterné entre 2 PNC de même emploi et de même unité de vol est possible.

Dans le cas d'un temps alterné à 92 %, le décalage de la période d'inactivité effectué chaque année calendrier, tel que défini à l'article 1.5 du présent chapitre, n'est pas modifiée par l'échange ponctuel.

Cet échange devra être effectué via la bourse d'échange.

6.4 BOURSE D'ÉCHANGE ENTRE PNC EN « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS »

Une bourse d'échange permet d'échanger un mois d'inactivité par année civile, entre deux PNC de même grade et appartenant à la même unité de vol. Les demandes d'échanges devront être formulées avec un préavis de trois mois minimum.

7 CARRIERE

Au titre de l'ancienneté, la durée de l'activité à temps alterné est prise en compte à 100% pour les périodes d'inactivité postérieures au 1er avril 1997. Il est tenu compte des dispositions particulières définies au Protocole d'accord sur la reprise d'ancienneté dans le cadre du travail à temps alterné du 04 mai 1998.

Le minimum requis de 6 mois de rémunération pour les actes de carrière au cours de l'année de référence est réduit au prorata de l'activité du PNC travaillant en temps alterné.

8 REGIME GENERAL DE TRAVAIL

8.1 REGIME DE TRAVAIL DES PNC EN «TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS»

Pendant les mois d'activité, l'utilisation du PNC travaillant à «Temps Alterné par mois entiers» est identique à celle du PNC travaillant à temps plein. La limitation en temps de vol au trimestre et sur l'année est réduite au prorata de l'inactivité sans solde du PNC travaillant à « Temps Alterné par mois entiers » sur la période considérée ; toutefois, la limitation au trimestre ne saurait être inférieure à 82 heures décomptées et la limitation annuelle ne saurait être inférieure à 234 heures décomptées, toutes causes d'abattement confondues.

A la fin de chaque période d'inactivité, le PNC en « Temps Alterné par mois entiers » se verra adresser un message, selon les modalités en vigueur, l'informant de sa première activité qui peut être :

- a) un repos,
- b) un vol,
- c) une immobilisation.

Si la première activité est un congé annuel, elle ne donnera pas lieu à l'envoi d'un message.

8.2 REGIME DE TRAVAIL DES PNC EN « TEMPS ALTERNE FRACTIONNE »

Les périodes de TTA fractionné sont assimilées à des périodes de congés sans solde pour les règles d'utilisation des chapitres F et G.

Ainsi, les limitations en temps de vol par périodes s'appliquent dans les mêmes conditions que les dispositions des Chapitres F, article 2.2.1, et Chapitre G, article 2.1.3 en fonction du nombre de jours sans solde des régimes de TTA.

De même, les jours de repos base, la période mensuelle de jours de repos base consécutifs et stables et la durée minimale de la période mensuelle (S6, S4) sont proratisés en fonction du nombre de jours sans solde des régimes de TTA.

Un jour de TTA fractionné est un jour d'inactivité sans solde, programmé à la base d'affectation du PNC. Ce jour débute à 00h00 et se termine à 24h00. Aucune activité, RADD, congé, jours de repos base, repos dérogatoire, e-learning ne doit y être programmée ou réalisée, à l'exception des modalités prévues aux articles 8.3 et 8.4.

Ce jour de TTA fractionné est codifié de manière spécifique et identifié sur le TDS.

Cette période de TTA fractionné est stable à compter de la publication du TDS, sauf prolongation du temps d'engagement de l'activité précédant la période de TTA fractionné (cf article 8.5).

Désiderata des périodes de TTA fractionné

La période de TTA fractionné est désideratable.

Des quotas journaliers seront fixés pour l'attribution de ces DDA dans le but de lisser sur le mois les périodes de Temps alterné fractionné.

Le PNC aura jusqu'au dernier jour du mois M-3 à 17 h pour exprimer un DDA sur son bloc de (7, 10 jours) sur le mois M. Par exception, pour le premier mois de chaque saison IATA, le PNC exprimera son DDA pour son bloc de TTA fractionné jusqu'au 15 de M-2.

La période de TTA fractionné (7, 10 jours) devra être accolée aux congés annuels, ou être séparée d'au moins 7 jours de tout congé annuel. Le positionnement de ce bloc de 7 ou 10 jours sera confirmé au PNC au plus tard le 10 de M-2 (le 20 de M-2 pour le premier mois de la saison).

En cas de départage à faire entre 2 PNC, la priorité sera attribuée selon la procédure suivante :

- Au 1^{er} avril de chaque année chaque PNC bénéficie de 100 points de base +1.5 point par année d'ancienneté dans l'entreprise.
- À chaque désiderata accordé, cet indice est décrétement d'un point. La priorité est donnée au PNC ayant l'indice le plus élevé.
- En cas d'égalité d'indice, la date d'entrée dans l'entreprise sera prise en compte pour départager les PNC.

Entre les 10 de M-2 et la fin de la campagne DDA repos et vol, les PNC pourront échanger des périodes de TTA fractionné de même longueur.

Le « TTA fractionné » à 23/30^{ème} correspondra à un indice RS de 7 par mois, le « TTA fractionné » à 20/30^{ème} correspondra à un indice RS de 10 par mois. Si la somme des indices RS pour le trimestre ne correspond pas exactement à un indice du tableau du paragraphe 6.5.2 du chapitre F, alors l'indice RS immédiatement en dessous sera retenu.

8.3 POSITIONNEMENT DU RPC ET DU REPOS NET SUR LE TEMPS ALTERNE (PAR MOIS ENTIER OU FRACTIONNE) POUR LE LC

En programmation et exploitation

Les périodes d'activité et d'inactivité débutent à 00h00 le 1^{er} jour de la période en question.

En long-courrier : pour une rotation ayant une fin de temps de service le jour J

	RPC	Fin du NET	Début Possible du TA	Reprise éventuelle à l'issue du TA par mois entiers	Reprise éventuelle à l'issue du TA fractionné
Moyen Trajet	1RNN	J+2 06h00	J+1	Le 2 de M+1 à 6h	Le 2 ^{ème} jour après la période d'inactivité à 6h
Long trajet	2RNN	J+3 06h00	J+2	Le 2 de M+1 à 6h	Le 2 ^{ème} jour après la période d'inactivité à 6h
Long trajet	2RNN	J+4 06h00	J+2	Le 3 de M+1 à 6h	Le 3 ^{ème} jour après la période d'inactivité à 6h
Long trajet	3RNN	-	J+3	Le 1 ^{er} de M+1 à 6h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 6h
Long trajet	3RNN	J+3 11h30	J+3	Le 1 ^{er} de M+1 à 11h30	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 11h30
Long trajet	3RNN	J+3 14h00	J+3	Le 1 ^{er} de M+1 à 14h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 14h
Long trajet	3RNN	J+3 16h00	J+3	Le 1 ^{er} de M+1 à 16h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 16h
Long trajet	3RNN	J+4 06h00	J+3	Le 2 de M+1 à 6h	Le 2 ^{ème} jour après la période d'inactivité à 6h
Long trajet	4RNN	-	J+4	Le 1 ^{er} de M+1 à 6h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 6h

Les repos Base du paragraphe 3.5 du chapitre F, sont assimilés à du repos NET pour l'application de ce tableau.

8.4 ENCHAÎNEMENT DES PÉRIODES D'ACTIVITÉ AVEC LES PÉRIODES DE TEMPS ALTERNE (PAR MOIS ENTIER OU FRACTIONNE) POUR LE MC

Les périodes de TTA par mois entier ou fractionné sont assimilées à des périodes de congés sans solde.

8.5 DEBORDEMENT DE LA PÉRIODE D'ACTIVITÉ SUR LA PÉRIODE D'INACTIVITÉ

En toutes circonstances, il ne peut y avoir de débordement d'activité sur la période d'inactivité, sauf dans le cas particulier d'un incident d'exploitation prolongeant le temps d'engagement de l'activité en cours de rotation précédant la période de temps alterné.

Cas particulier de la prolongation de l'activité précédant la période de temps alterné :

Tout doit être mis en œuvre pour éviter un débordement sur la période d'inactivité (en découpant les rotations si nécessaire sur moyen-courrier), sauf cas exceptionnel.

La période de temps alterné est réduite d'autant de jours nécessaires pour pouvoir attribuer à l'issue du courrier les repos post-courriers, repos additionnels, repos dérogatoires éventuels, jours de repos base afférents au mois M, tout en respectant à l'issue de la réduction les articles ci-dessus 8.3 et 8.4.

S'il reste alors un jour de dispersion éventuel précédant le TTA, il ne peut être programmé d'activité ou d'e-learning sur cette journée.

Le prorata de la rémunération concernera le mois M + 1 pour le « TTA par mois entiers ».

Pour le « TTA fractionné », cette situation donne lieu à une régularisation de 30^{ème} de traitement fixe.

9 CONGES

9.1 CONGES ANNUELS (CF CHAPITRE D RELATIF AUX CONGES ANNUELS)

9.2 CONGES EXCEPTIONNELS

- Les congés exceptionnels pour événement de famille sont identiques à ceux accordés au PNC travaillant à temps plein. Les droits sont diminués de la valeur correspondant à la superposition de ces congés sur une période d'inactivité sans solde.

Ces congés exceptionnels étant liés à l'événement, ils sont attribués aux personnes travaillant en temps alterné dans la mesure où l'événement survient pendant une période d'activité.

- Les congés pour enfant malade sont attribués dans les mêmes conditions.

10 REMUNERATION

10.1 PNC A « TEMPS ALTERNE PAR MOIS ENTIERS »

Pendant les périodes d'activité, les règles de rémunération du PNC travaillant à temps plein demeurent applicables pour le PNC travaillant à temps alterné.

Pendant les périodes d'inactivité, le PNC percevra en fin de mois les éléments "mobiles" du mois précédent à savoir :

- primes de vol,
- majorations pour vol de nuit,
- majorations pour heures supplémentaires,
- majorations au titre des périodes de vol de plus de 10 heures, complément au titre du repos additionnel,
- indemnités kilométriques voiture,
- indemnités repas.

10.2 PNC A « TEMPS ALTERNE FRACTIONNE »

10.2.1. TRAITEMENT FIXE DU PNC EN « TTA FRACTIONNE »

Le traitement fixe du PNC varie en fonction de son emploi de sa classe dans son emploi, de son échelon d'ancienneté et de son taux de « TTA fractionné ».

- PNC à 23/30^{ème}
- PNC à 20/30^{ème}

Le traitement fixe du PNC sera réduit d'autant de 1/30^{ème} que de jours passés, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité.

10.2.2. DECOMPTE ET REMUNERATION DE L'ACTIVITE DU PNC EN «TTA FRACTIONNE»

La prime de vol effective individualisée du PNC à « TTA fractionné » est conforme à la définition du chapitre B, sans application de ratio de « TTA fractionné ».

Le décompte et la rémunération mensuelle de l'activité est identique à celle des PNC à temps plein, à l'exception de l'article 10.2.3 « Majoration pour heures supplémentaires ».

10.2.3. MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES

Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires est directement lié au taux de « TTA fractionné », ainsi,

- Le PNC à 23/30^{ème} aura un seuil de déclenchement de majoration pour heures supplémentaires à 57.5 heures créditées décomptées sur les mois concernés, avec une majoration pour heures supplémentaires de 25% le cas échéant
- Le PNC à 20/30^{ème} aura un seuil de déclenchement de majoration pour heures supplémentaires à 50 heures créditées décomptées sur les mois concernés, avec une majoration pour heures supplémentaires de 25% le cas échéant

Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires est ainsi réduit d'autant de 1/30^{ème} x 75 = 2,5 HC que de jours passés par un PNC, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité au titre du « TTA fractionné ». D'autre part, il est rappelé que ce seuil est réduit d'autant de 1/30^{ème} que de jours passés par un PNC au cours du mois considéré, en inaptitude, accident, congés, maladie supérieure à dix jours. Ce seuil ne peut cependant, en aucun cas, être inférieur à 16 heures créditées.

Chaque heure créditée supplémentaire, au-delà des seuils d'heures supplémentaires définis ci-dessus, donne lieu au versement de :

- 1/75^{ème} du traitement fixe mensuel – fixe à temps plein - (en tenant compte, le cas échéant, de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, ainsi que de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative au traitement fixe) majoré de 25%.
- une majoration de 25% du taux moyen de primes de vol obtenu par le quotient défini pour le mois considéré par : montant des primes de vol (en tenant compte le cas échéant de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative aux primes de vol) liées aux activités vol et sol et liées aux majorations de nuit, divisé par le nombre total d'heures créditées du mois considéré.

10.2.4. SALAIRE MENSUEL MINIMUM GARANTI

Le salaire mensuel minimum garanti des PNC en « TTA fractionné » est conforme à l'article 4.8 du chapitre B.

10.2.5. PRIME DE FIN D'ANNEE (PFA)

La prime de Fin d'Année est versée conformément à l'article 5.3 du chapitre B.

10.2.6. PRIME UNIFORME ANNUELLE (PUA)

La PUA est conforme à l'article 5.6 du chapitre B.

10.2.7. REMUNERATION PARTICULIERE LIEE A L'EXERCICE DE CERTAINS EMPLOIS.

Les primes décrites au chapitre B, articles 5.2.2, 5.2.3, 5.2.4, et 5.2.5 seront réduites d'autant de 1/30^{ème} que de jours passés par le PNC, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité au titre du « TTA fractionné ».

11 COTISATIONS SOCIALES

L'Entreprise prend à sa charge la part salarié des cotisations sociales en cas de débordement d'une période de vol sur la période d'inactivité suivante.

12 ACTIVITES SOCIALES

Le bénéfice des activités sociales du Comité Central d'Entreprise est intégralement maintenu pour le PNC en travail à temps alterné.

13 GARANTIES MALADIE, INAPTITUDE, ACCIDENT DU TRAVAIL ET MATERNITÉ

Les règles sont définies au chapitre C « Couverture Sociale ».

13.1. Les règles spécifiques concernant le PNC en « Temps alterné par mois entiers » sont définies au chapitre C « Couverture Sociale », article 2.9.

13.2. Les règles spécifiques concernant le PNC en « Temps alterné fractionné » sont définies au chapitre C « Couverture Sociale », article 2.10.

14 ACHAT DE BILLETS

Le PNC continue de bénéficier des billets à tarifs soumis à restrictions avec conditions de transport spécifiques pendant ses périodes d'inactivité à temps alterné.

15 SEUILS D'EFFECTIFS

Les PNC bénéficiaires du régime de travail à temps alterné sont pris en compte intégralement dans l'effectif de l'Entreprise pour le calcul des seuils de référence en matière de représentation du personnel et syndicale.

ANNEXE

Retour au temps plein non satisfait au cours de la prospection

- a. Le nombre de postes susceptible d'être offert aux PNC désireux de reprendre une activité à temps plein est déterminé, en mars de l'année N, en fonction des effectifs prévus au 1er janvier de l'année N+1.
- b. Ces postes sont proposés aux PNC intéressés, en suivant un ordre décroissant d'ancienneté, les intéressés étant informés que leur retour à temps plein s'effectuera au cours de l'été, et donc avant le 1er janvier.
- c. La date de leur retour à temps plein est confirmée aux intéressés avec un préavis de deux mois.

Les demandes de retour à temps plein qui resteraient non satisfaites au 1er janvier N+1 seraient prises en compte :

- Tout d'abord dans le cadre des échanges de postes pouvant intervenir au 1er janvier de l'année N+1, dans les mêmes conditions que celles précisées ci-dessus.
- Puis, le cas échéant, au cours de l'année N+2, dans les mêmes conditions que celles précisées ci-dessus.

Dans ces deux cas, les demandes sont satisfaites:

- en tenant compte de l'ancienneté de la demande de retour à temps plein (les demandes formulées durant l'année étant prioritaires par rapport à celles formulées durant l'année N + 1).
- en suivant par ailleurs l'ordre décroissant d'ancienneté.

JE ✕ RC
LL

F. REGLES D'UTILISATION DU PNC : **REGIME D'EMPLOI LONG COURRIER**

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux PNC de la Société Air France dont le régime d'emploi est Long Courrier

Le chapitre ci-dessous constitue le référentiel conventionnel des règles applicables à Air France. Les règles d'utilisation européennes et les décrets associés s'appliquent de droit. En cas d'évolution de celles-ci, un comité de suivi sera organisé pour en analyser l'impact éventuel sur les règles applicables à Air France, qui seront ajustées si nécessaire, dans le mois qui suit leur entrée en vigueur sauf date impérative.

1. DEFINITIONS

Les définitions qui suivent s'entendent en temps réel.

Pour la programmation, il est fait référence aux temps programmés.

Les temps de vol retenus pour la programmation sont établis en fonction des temps médians statistiques observés lors de la saison précédente correspondante (été/été, hiver/hiver).

En cas d'ouverture de ligne ou de nouveau parcours, les temps de vol (bloc-bloc théorique) sont calculés en fonction des données connues (temps statistique de roulage ou en l'absence de temps statistique forfait de 20 minutes, temps de vol (airborne) calculé à l'aide de LIDO avec les vents statistiques à 50 % de la saison considérée).

En cas de changements programme (type d'appareil, route), les temps de vol retenus pour la programmation sont établis sur la base des temps médians statistiques observés lors de la saison précédente correspondante corrigés des écarts existants pour la composante vol. De plus, en Long Courrier, pour les dessertes multi-fréquences, ainsi qu'en cas de changement de structure programme (par exemple changement de plage), les temps de vol sont programmés en prenant en considération la plage horaire pour tenir compte des écarts significatifs de roulage.

Dans le cas particulier d'un changement de type d'appareil sur une desserte multi-fréquences, ce type d'appareil ayant opéré sur une autre plage horaire pendant la saison précédente correspondante, les temps de vol sont programmés en prenant en considération les temps médians statistiques du type avion corrigé des écarts de roulage.

Des mesures additionnelles visant à contribuer aux performances opérationnelles (ponctualité, réussite des correspondances, respect des créneaux horaires, couvre-feu) peuvent conduire à retenir des temps de vol programmés supérieurs à la valeur qui résulterait du temps médian.

Les temps de vol programmés servent à fixer les durées des temps de vol, les temps d'arrêt et de repos, lors de l'élaboration des rotations d'équipage et de l'établissement de tours de service individuels.

Une présentation des temps de vol retenus par tronçon est faite en réunion technique « temps de vol » dans le cadre de la Commission des Rotations et en particulier ceux générant une modification du repos à la base ou en escale.

En cours de saison, en cas de changement impactant le temps de vol, le point sera mis à l'ordre du jour du comité de suivi pour ajustements éventuels.

➤ **ACHEMINEMENT SANS CHANGEMENT DE BASE D'AFFECTION**

Déplacement par voie aérienne ou par voie de surface entre deux villes dans le but d'effectuer une activité sol ou de revenir à sa base d'affectation à l'issue d'une activité sol.

➤ **ACHEMINEMENT AVEC CHANGEMENT DE BASE D'AFFECTION**

Déplacement par voie aérienne ou par voie de surface entre deux bases dans le but de changer de base d'affectation.

➤ **AMPLITUDE VOL**

Temps compté depuis l'heure programmée de début du premier temps de vol jusqu'à l'heure de fin du dernier temps de vol dans un même service de vol

➤ **ANNEE IATA (International Air Transport Association)**

L'année IATA (1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante) se décompose en une saison été de 7 mois (avril à octobre) et une saison hiver de 5 mois (novembre à mars de l'année suivante).

➤ **ARRET NOCTURNE NORMAL (ANN)**

Temps d'arrêt comportant un minimum de 9 heures consécutives comprises entre 21H00 et 9H00 locales de l'escale considérée.

➤ **ARRET NOCTURNE REDUIT (ANR)**

Temps d'arrêt ne comportant pas 9 heures consécutives comprises entre 21H00 et 9H00 locales de l'escale considérée.

Cette notion ne s'applique que lorsqu'une partie du temps d'arrêt se situe entre 24H00 et 6H00 locales.

➤ **ASM (Adhoc Schedule Message)**

Message envoyé par le Programme ou le chef de Quart du CCO pour toute création de vol ou modification des caractéristiques d'un vol, à toutes les entités concernées (escale, maintenance, catering...).

➤ **BASE D'AFFECTATION**

Lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage sauf cas prévus dans le présent accord.

La base d'affectation normale du PNC est Paris (composé des aéroports de Roissy et d'Orly).

➤ **BASE PLANNING**

Le PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier est affecté à l'aéroport de Roissy.

Les PNC affectés à un aéroport se voient programmés des courriers dont l'aéroport de départ et d'arrivée correspond à leur aéroport, avec possibilités de déroger à cette règle dans le cadre des limitations sur courriers croisés et hors-base planning.

Indifférent Base-planning : PNC dont l'activité peut être programmée et/ou réalisée indifféremment sur chacun des aéroports de sa base d'affectation

Aéroport indésirable : l'aéroport auquel le PNC n'est pas affecté peut être désigné comme aéroport indésirable pour un PNC non Indifférent Base-planning

➤ **COURRIER**

Mission qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux temps de repos à la base d'affectation.

➤ **COURRIER CROISE**

Courrier dont le début du premier service de vol et la fin du dernier service de vol ne se situent pas sur le même aéroport de la base d'affectation.

➤ **COURRIER « HORS BASE PLANNING »**

Courrier dont le début du premier service de vol et la fin du dernier service de vol se situent sur le même aéroport de la base d'affectation qui n'est pas l'aéroport de la base planning du PNC concerné.

COURRIERS « MOYEN-TRAJET » ET COURRIERS « LONG-TRAJET »

Les courriers sont considérés comme des courriers « Moyen-Trajet » si toutes les escales du courrier sont situées à l'intérieur d'une zone géographique délimitée par les territoires ci-dessous inclus :

Norvège Maroc]
Islande Algérie]
Açores Libye] au nord du 25ème parallèle Nord
Canaries Egypte]

Arménie

Israël

Liban

Jordanie

Syrie

Turquie

Russie (à l'ouest du 40ème méridien Est)

Tous les courriers qui ne répondent pas aux conditions ci-dessus définies sont considérés comme des courriers « Long-Trajet ».

➤ DENSITE

La densité d'un courrier est calculée de la façon suivante :

densité = période de vol globale programmée du courrier
nombre de jours d'engagement programmés du courrier

➤ DISPERSION

Période d'au moins 24 heures consécutives pendant laquelle le PNC n'a pas ou plus d'activité attribuée, mais reste à la disposition de l'Entreprise qui peut l'employer dans le cadre des règles définies dans cet accord.

➤ HEURE DE POINTAGE PROGRAMMEE

Heure limite de présentation pour effectuer un vol en fonction ou en mise en place.

➤ IMMOBILISATION SUR ORDRE

Activité au sol programmée dans le tour de service individuel à l'initiative de l'Entreprise : stage, manifestation extérieure, visite médicale, entretien, prestation diverse.

➤ JOUR DE REPOS BASE (OU JOUR OFF)

Un jour de repos base :

- est un jour de repos programmé à la base d'affectation, sur lequel aucune activité ni congé n'est programmé, ni réalisé,
- est encadré par 2 RNN,
- peut aussi être encadré par 1 RNN et un jour d'une période de congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial (selon la définition de la Convention d'Entreprise du PNC), congé sans solde, congé parental, congé de paternité ou temps alterné, seulement si la valeur en heures du temps de repos afférent à une activité, dont il est éventuellement constitué, se termine avant 24H00,
- peut être constitué par tout ou partie d'un temps de repos à la base d'affectation,
- ne peut pas être confondu avec du temps de service.

➤ MISE EN PLACE (MEP)

1) Vol de mise en place

Vol effectué en qualité de passager et rendu nécessaire par l'exécution d'un vol en fonction, celui-ci se situant avant et/ou après la mise en place.

Mise en place non isolée

mise en place précédant ou suivant un vol en fonction ou intercalée entre deux vols en fonction, compris dans un même service de vol.

Mise en place isolée

mise en place comprise entre deux temps successifs de repos à la base ou en escale.

2) Mise en place par voie de surface

Parcours effectué en qualité de passager par voie de surface entre deux escales et/ou la base d'affectation et une escale (à l'exclusion des parcours entre Orly et Roissy) et rendu nécessaire par l'exécution d'un vol en fonction, celui-ci se situant avant et/ou après la mise en place.

➤ N.E.T.

Non Engagement de Tâche (N.E.T.) : matérialise une impossibilité de réengagement d'activité avant une date et une heure donnée. Le N.E.T. peut aller au-delà du RPC. Le N.E.T. ne peut être recouvert au delà d'une durée de 16 heures par une journée de congés. La valeur recouverte sera reportée à l'issue de la période de congés

➤ **NUIT DE VOL**

Temps de vol dont une partie quelconque se situe entre 00H00 et 05H59 locales, l'heure de référence étant celle du lieu de début du service de vol.

➤ **PERIODE DE VOL (PV)**

Somme des temps de vol comptés dans un service de vol, les vols de mise en place étant pris en compte à 50 % de leur durée.

Par extension, les mises en place par voie de surface sont prises en compte à 50% de leur durée, et les accompagnements de passagers par voie de surface sont pris en compte à 100% de leur durée.

➤ **PERIODE DE VOL GLOBALE DU COURRIER (P.V.G.)**

Somme des périodes de vol du courrier.

➤ **PROTECTION AVANT COURRIER (PAC)**

Période de non activité à la base d'affectation avant d'entreprendre un courrier.

➤ **REGIME D'EMPLOI DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL**

Le régime d'emploi d'un PNC est déterminé par les caractéristiques de l'ensemble des courriers qui peuvent lui être programmés.

Le régime d'emploi est dit Moyen-Courrier si cet ensemble de courriers est de type « Moyen-Trajet ».

Le PNC dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier ne peut effectuer que des courriers de type « Moyen-Trajet ».

Le régime d'emploi est dit Long Courrier si cet ensemble de courriers est de type « Long-Trajet ». Toutefois, un PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier peut effectuer des courriers de type « Moyen-Trajet », dans le cadre des limitations en vigueur.

➤ **REPOS NOCTURNE NORMAL (RNN)**

Temps de repos à la base comportant au moins 9 heures consécutives comprises entre 21H00 et 09H00 locales.

➤ **ROTATION D'EQUIPAGE**

Ensemble des caractéristiques du courrier et du temps de repos afférent.

➤ **SERVICE DE VOL (SV)**

Activité due à l'exécution d'un ou plusieurs temps de vols entre deux temps successifs de repos à la base ou en escale.

➤ **TEMPS D'ABSENCE**

Temps compté depuis le début du temps de service éloignant le PNC de sa base d'affectation jusqu'à la fin du temps de service le ramenant à cette même base d'affectation.

➤ **TEMPS D'ARRET (TA)**

Temps en escale séparant deux services de vol, compté depuis l'heure bloc d'arrivée jusqu'à l'heure bloc programmée de départ (les heures bloc étant appréciées en heures TU).

➤ **TEMPS D'ARRET AVANT VOL (TAV)**

Temps en escale séparant deux services de vol, compté depuis l'heure bloc d'arrivée jusqu'à l'heure bloc programmée de départ nécessaire avant d'entreprendre un service de vol.

➤ **TEMPS DE REPOS**

A la base : Dans une période de non activité à la base d'affectation, le temps de repos est un temps défini pendant lequel le PNC doit être libéré de toute affectation de service (y compris le délai de présentation à l'aéroport).

En escale : Temps en escale compris entre deux temps de services consécutifs.

➤ **TEMPS DE REPOS PERIODIQUE**

Les temps de repos périodique sont décomptés en jours de repos base.

➤ **TEMPS DE REPOS POST-COURRIER (RPC)**

Temps de repos attribué à la base dès la fin du temps d'absence d'un courrier sans possibilité de report, ni de réduction.

➤ **TEMPS DE SERVICE (TS)**

Temps écoulé entre le moment où le PNC doit commencer un service à la demande de l'Entreprise jusqu'au moment où il est libéré de tout service.

Activité comportant du service de vol :

A la base, le temps de service commence à l'heure de pointage programmée et se termine 30 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé (1h30 après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé dans le cas d'un courrier croisé).

En escale, le temps de service commence 1h15 avant l'heure programmée du premier vol et se termine 30 minutes après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé.

Toutefois, pour les vols de mise en place isolée :

- au départ de la base, le temps de service est compté depuis l'heure de pointage programmée du premier temps de vol jusqu'à l'heure de fin du dernier temps de vol réalisé,

- au départ d'une escale le temps de service est compté depuis 1h15 avant l'heure programmée du premier temps de vol jusqu'à l'heure de fin du dernier temps de vol réalisé.

Dans le cas de la mise en place par voie de surface, isolée ou non isolée, le temps de service est compté de la même manière que pour un vol de mise en place, isolée ou non isolée.

Activité autre qu'un service de vol et qu'une réserve :

Le temps de service est décompté depuis l'heure programmée de présentation jusqu'à l'heure où le PNC est libre de toute activité.

Réserve :

Dans le cas d'une réserve au terrain, le temps de service est décompté depuis l'heure de pointage programmée en réserve terrain jusqu'à l'heure de fin du premier temps de service du courrier sur lequel le PNC est déclenché (ou heure de fin de réserve en cas de non déclenchement).

➤ **TEMPS DE SERVICE DE VOL (TSV)**

Temps compté depuis une heure avant l'heure programmée de début du premier temps de vol jusqu'à trente minutes après l'heure de fin du dernier temps de vol dans un même service de vol.

Toutefois, pour les vols de mise en place isolée, le temps de service de vol est compté depuis l'heure programmée de début du premier temps de vol jusqu'à l'heure de fin du dernier temps de vol.

Dans le cas de mise en place par voie de surface, le temps de service de vol est compté comme ci-dessus.

➤ **TEMPS DE VOL (TV)**

Temps compté depuis le moment où l'avion quitte le "bloc départ" pour gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise au "bloc arrivée" ; on entend par "bloc" le point de stationnement de l'appareil.

➤ **TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS : ELABORATION ET SUIVI**

- **élaboration** : phase de construction des tours de service individuels qui se termine au moment de leur publication, à savoir au plus tard le 25 du mois M-1.
- **suiti** : phase qui commence dès que les tours de service individuels ont été publiés, à savoir au plus tard le 26 du mois M-1.

➤ **TRANSFERT**

Déplacement par voie de surface entre l'un des aéroports de la base Paris et l'autre aéroport de cette même base ; cette notion s'applique dans le cadre des blocs réserve

➤ **VOL OUVERT**

Un vol ouvert est un courrier qui présente la particularité d'ajuster le temps de demi-tour avion au minimum au repos minimum réglementaire du présent accord de l'équipage de façon à ce que l'équipage reparte sur le même avion (même immatriculation).

➤ **VOL REPROGRAMME**

Vol pour lequel l'horaire initialement prévu est modifié officiellement par le CCO (centre de contrôle des opérations)

2. LIMITATIONS PAR PERIODE

2.1 DUREE NORMALE MENSUELLE DU TRAVAIL

La durée normale mensuelle du travail « X », exprimée en heures de vol réelles, est fixée en fonction du temps moyen d'étape programmé « T » du (ou des) appareil(s) considéré(s) pour chaque secteur d'exploitation selon la formule :

$$X = (75/70) \times (21 T + 30) \text{ avec un plafond de 75 heures}$$

Dans la mesure où le temps moyen d'étape « T » est inférieur à 1 heure, la durée normale mensuelle du travail est fixée après consultation des Organisations Syndicales représentatives du PNC.

La durée normale mensuelle du travail « X », exprimée en heures de vol réelles, est calculée par type d'appareil pour les courriers attribués au Long Courrier.

Modalités pratiques de calcul de l'X servant à déterminer la durée normale mensuelle du travail :

Le calcul de l'X est effectué au début de chaque année IATA, sur la base de l'édition définitive du programme de l'année IATA.

Ce calcul permet de définir la durée normale mensuelle du travail valable pour chacun des mois de l'année IATA considérée.

2.2 DUREES MAXIMALES DU TRAVAIL PAR PERIODE

2.2.1 LIMITATIONS EN TEMPS DE VOL PAR PERIODE

Sachant que c'est la première limitation atteinte qui est retenue en temps de vol, l'utilisation du PNC est établie dans le cadre des maxima ci-après :

- dans le mois civil
 - 80 heures pour les mois d'au plus 30 jours
 - 85 heures pour les mois de 31 jours
- du 16 du mois au 15 du mois suivant 95 heures
- dans une période de 3 mois consécutifs 249 heures
- dans l'année civile 813 heures

divisés par le coefficient majorateur de tronçon 75/X.

Pour l'application de ces limitations, sont prises en compte :

- les heures de vol en fonction pour 100% de leur durée réelle,
- les heures de mise en place pour 50% de leur durée réelle,
- les heures d'accompagnement de passagers par voie de surface pour 100% de leur durée réelle.

Jusqu'au 10^{ème} jour d'immobilisation inclus :

La limitation dans le mois civil est réduite d'autant de fois 2 heures (divisés par le coefficient majorateur de tronçon 75/X) que de jours d'absences au-delà du premier pour une des raisons suivantes : maladie, inaptitude, accident, immobilisation sur ordre, congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé de paternité, congé parental.

A compter du 11^{ème} jour au 14^{ème} jour inclus :

Cette réduction est portée à 2,2 heures par journée d'immobilisation.

A compter du 15^{ème} jour:

Cette réduction est portée à 2,5 heures par journée d'immobilisation.

Toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut être inférieure à 21 heures réelles en régime d'emploi Long Courrier.

La limitation dans le mois civil est vérifiée en programmation et reprogrammation ; en exploitation, une marge de 2 heures (divisées par le coefficient majorateur de tronçon 75/X) est autorisée.

Les limitations annuelles et trimestrielles sont réduites en cas de maladie, d'inaptitude ou d'accident d'une durée supérieure à 30 jours consécutifs. La limitation trimestrielle est réduite d'autant de 1/3^e que de tranches entières de 30 jours consécutifs de ce type d'absence dans le trimestre ; toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut pas être inférieure à 82 heures pour un mois d'au plus 30 jours et 87 heures pour un mois de 31 jours.

La limitation annuelle est réduite d'autant de 1/12^e que de tranches entières de 30 jours consécutifs de ce type d'absence dans l'année ; toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut pas être inférieure à 249 heures.

Ces limitations par périodes peuvent être exceptionnellement dépassées pour assurer l'achèvement d'un courrier que des circonstances imprévisibles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies, ainsi que dans le cas de modification imprévue de courrier en cours d'exécution.

2.2.2 LIMITATION EN TEMPS DE SERVICE DE VOL SUR 7 JOURS CIVILS CONSECUTIFS GLISSANTS

En temps de service de vol, l'utilisation du PNC est établie dans le cadre du maximum ci-après :

- 55 heures sur 7 jours civils consécutifs glissants.

Pour l'application de cette limitation, sont pris en compte :

- les temps de service de vol programmés des vols en fonction, en mise en place et en accompagnement de passagers par voie de surface,
- par équivalence, la durée programmée des activités sol ; à ce titre, les équivalences suivantes, de nature forfaitaires, sont prises en compte :

Activité ou regroupement d'activités sur ½ journée (stage, visite médicale, divers) 4h

Activité ou regroupement d'activités sur 1 journée (stage, visite médicale, divers) 8h

Journée de délégation 8h

- par équivalence la durée programmée d'une réserve terrain n'ayant pas donné lieu à départ en courrier ; en cas de départ en courrier pendant la réserve, le temps passé en réserve terrain est additionné à la valeur du premier temps de service de vol du courrier attribué (le « temps passé en réserve terrain » est le temps compté depuis le pointage en réserve terrain jusqu'à l'heure de début du premier temps de service de vol du courrier sur lequel le PNC est engagé).

2.2.3 TEMPS PARTIEL MEDICAL - LIMITATIONS TEMPS DE VOL

Lorsqu'un PNC est en temps partiel médical, les limitations de temps de vol dans le mois civil et du 16 d'un mois au 15 du mois suivant sont égales à la durée normale mensuelle du travail réduite au prorata du taux du temps partiel médical.

La limitation dans le mois civil est réduite d'autant de fois Y* heures que de jours d'absences au-delà du premier jour pour une des raisons suivantes : maladie, inaptitude, accident, immobilisation sur ordre, congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé de paternité, congé parental.

(*) La valeur de Y étant égale à 75/30 multiplié par le Taux du temps partiel médical (Y = 1.25 pour un temps partiel à 50%, Y = 1.875 pour un temps partiel à 75%,...)

3. CONDITIONS DE TRAVAIL RELATIVES AU COURRIER

Les dispositions contenues dans le présent chapitre s'appliquent à tout courrier de type « Long-Trajet ».

A la suite d'un courrier « Long-Trajet », il n'y a pas d'engagement d'activité avant J+3 / 06H00 locale (heure de pointage), J étant le jour d'arrivée du courrier à la base.

Par ailleurs, un PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier ne peut être programmé sur un courrier de type « Moyen-Trajet » que sur avion Long Courrier.

Les courriers de type « Moyen Trajet » sont régis par les dispositions contenues dans le chapitre G « règles d'utilisation du PNC : régime d'emploi Moyen-Courrier ».

A la suite d'un courrier « Moyen-Trajet », il n'y a pas d'engagement d'activité avant J+2 / 06H00 locale (heure de pointage), J étant le jour d'arrivée du courrier à la base.

3.1 LIMITATIONS DANS LE CADRE DU COURRIER

3.1.1 PERIODE DE VOL, TEMPS DE SERVICE DE VOL, NOMBRE D'ETAPES

Les limitations par service de vol sont définies dans le tableau ci-après :

Période de vol programmée	Temps de service de vol maximum en programmation	Nombre d'étapes maximum en fonction en programmation
Inférieure ou égale à 9h00	13h30	4
De 9h01 à 10h00	13h30	2 dont 1 ≤ 3h00 (*)
De 10h01 à 12h00	13h30	1
De 12h01 à 15h00	PV + 1h30	1

(*) dans le cadre de cette limitation, les heures de MEP sont comptabilisées à 100 % de leur durée.

Pour l'application de ces limitations, sont pris en compte :

- les mises en place non isolées pour 50 % de leur durée en ce qui concerne le temps de vol et à 100% de leur durée en ce qui concerne le temps de service de vol,
- les accompagnements de passagers par voie de surface pour 100 % de leur durée en ce qui concerne le temps de vol et le temps de service de vol.

Enfin, en cas de période de vol supérieure à 15 heures, il conviendra d'en négocier les modalités.

➤ Limitations spécifiques aux vols de mises en place isolées :

Les limitations précédentes ne sont pas applicables aux vols de mises en place isolées.

Tout vol de mise en place isolée dont la somme des temps de vol est supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 15 heures est limité à deux étapes maximum en programmation.

Tout vol de mise en place isolée dont la somme des temps de vol est supérieure à 15 heures est limité à une étape maximum en programmation.

➤ Limitation du temps de service de vol spécifique aux courriers croisés :

La durée des transferts entre les aéroports d'Orly et de Roissy est considérée forfaitairement comme égale à 1 heure de temps de service de vol, ce qui a pour conséquence de reporter d'1 heure la fin du dernier service de vol aboutissant à Orly après départ de Roissy ou vice versa.

Ce forfait est donc pris en considération pour la limitation du temps de service de vol dans le cadre du courrier, ainsi que pour l'application des dispositions relatives au temps de repos post-courrier.

3.1.2 NOMBRE D'ETAPES AUTOUR D'UN ARRET NOCTURNE REDUIT

Dans le cas particulier d'un arrêt nocturne réduit, le total des étapes pouvant être effectuées, tant en fonction qu'en mise en place, pendant les 2 temps de service de vol séparés par l'arrêt nocturne réduit, est limité à 5.

3.1.3 NUITS DE VOL

Il n'est pas programmé plus de 2 nuits consécutives de vol en fonction et/ou en mise en place y compris en bloc réserve.

3.2 ROTATIONS D'EQUIPAGE

3.2.1 PARTICULARITES DE CONSTRUCTION DE ROTATIONS

3.2.1.1 En programmation, un courrier « Long-Trajet » ne peut pas comporter de passage à la base.

3.2.1.2 Si le dernier vol d'un courrier a une durée programmée supérieure ou égale à 11 heures et si le courrier comporte plus de 2 services de vol, ce courrier ne peut pas être programmé croisé.

3.2.1.3 Dans un même courrier comportant au moins une période de vol supérieure à 9 heures, il n'est pas programmé de W (c'est-à-dire replongée avec décalage horaire supérieur ou égal à 6 heures) sur 2 services de vol consécutifs.

3.2.1.4 Une rotation est limitée, en programmation, à une densité inférieure à 6.50.

Par exception :

- Dans le cas d'un « vol ouvert » (la rotation équipage suit la rotation avion), la densité peut être supérieure à 6.50 dans les conditions suivantes :
 - La rotation doit être de 2 ON avec vols de jour,
 - Le ratio temps de vol sur temps d'absence de la rotation est inférieur ou égal à 0.5,
 - La densité de la rotation est inférieure à 6.90
 - Il n'y a pas d'engagement d'activité à l'issue du courrier avant J+4 / 06H00 heure de pointage (N.E.T.).

- Pour chaque saison IATA, pendant les 3 années qui suivent l'ouverture d'une nouvelle destination, quand elle n'est pas desservie quotidiennement, les limitations suivantes s'appliquent :
 - La densité moyenne calculée sur l'ensemble de la fréquence est inférieure à 6.50,
 - La densité de chaque rotation prise individuellement est inférieure à 6.90,

Dans ce cas, pour les rotations dont la densité programmée est supérieure à 6.50 :

- Il n'y a pas de réengagement d'activité avant J+1 6h00, heure de pointage (N.E.T.) à l'issue du temps de repos prévu aux articles 3.4 et 3.5,
- Le 1^{er} jour de RPC ne peut pas être recouvert par un jour de repos base.

A chaque saison IATA, le nombre de rotations par semaine avec une densité supérieure à 6.50 sera limité à 8 occurrences. Parmi ces 8 occurrences, 5 au plus pourront concerner les nouvelles destinations.

Il ne sera pas programmé au même PNC plus d'une rotation d'une densité supérieure à 6.50 ou dérogatoire telle que définie au chapitre 3.2.2 ou adaptée telle que définie au chapitre 3.2.4, par mois et pas 2 mois consécutifs (hors DDA).

3.2.1.5 De J-1 (00h01) jusqu'à l'engagement du 1^{er} TSV de la rotation le jour J, la construction de rotations ayant une densité ≥ 6.50 peut se faire sous réserve de l'attribution d'un repos additionnel :

1. de 24 heures si la densité ≤ 7.49 , ce RADD sera porté à 36 heures si le Temps d'Arrêt de la rotation est compris entre 12 et 18 heures.
2. de 48 heures si la densité > 7.49

Cette règle s'applique également aux PNC effectuant un vol reporté sur lequel ils n'étaient pas initialement programmés.

Après l'engagement du 1^{er} TSV de la rotation, il n'y a pas de contrainte limitant la densité de la rotation y compris en cas de reprogrammation ou de vol reporté. Dans ces cas, les limitations de l'article 4.3 s'appliquent évidemment également.»

3.2.1.6 Les rotations d'une densité supérieure ou égale à 6.45 seront particulièrement étudiées en comité de suivi.

3.2.2 ROTATIONS DEROGATOIRES

Quatre destinations seront choisies par les parties signataires pour des constructions de rotations dérogatoires selon le principe de l'annexe du chapitre F « Rotations dérogatoires ».

En cas d'escale desservie deux fois par jour, si la dérogation est retenue pour les deux vols cela comptera pour deux de ces quatre destinations (idem en cas d'escale desservie trois fois par jour si dérogation retenue sur les trois vols cela comptera pour trois des quatre destinations, etc...).

Le nombre de destinations dérogatoires n'excédera pas quatre par saison sur toute la durée de l'accord.

Hors bloc réserve, il ne sera pas programmé au même PNC plus d'une de ces rotations dérogatoires (ni de densité supérieure à 6.5 au titre du chapitre 3.2.1.4, ou adaptée telle que définie au chapitre 3.2.4), par mois et pas deux mois consécutifs.

En cas de DDA sur une de ces rotations dérogatoires ou dans le cadre d'un bloc réserve, cette limitation est augmentée d'une unité.

Pendant le bloc réserve, il ne pourra pas être attribué plus d'une rotation dérogatoire ou adaptée.

3.2.3 JOURS D'ABSENCE LIES AUX COURRIERS

Dans la mesure du possible, il n'est pas programmé de courrier de plus de 12 jours, la durée maximum étant de 16 jours touchés.

3.2.4 CONSTRUCTION PARTICULIERE ET ADAPTEE

Chaque saison IATA, l'entreprise présentera aux organisations syndicales représentatives signataires une liste de rotations pour lesquelles le temps d'arrêt minimum en programmation pourra être adapté et réduit de 48 heures à 24 heures en écart par rapport à la construction standard ; les critères des choix seront partagés lors de(s) commission(s) rotations. Le temps de repos minimum en escale et le temps d'arrêt avant vol seront réduits d'autant. Parmi cette liste, en complément des rotations dérogatoires, trois rotations seront choisies par les organisations syndicales représentatives signataires pour la saison IATA sur le principe de la majorité représentative ; c'est-à-dire que le choix formulé par l'organisation professionnelle ayant la plus forte représentativité est retenu. Si celle-ci n'exprime pas de choix, alors on passe à la suivante et ainsi de suite. Si aucune organisation professionnelle ne se positionne alors c'est le choix de l'entreprise qui est retenu.

Dans ces conditions, les réengagements prévus lors de la construction standard seront majorés d'un minimum de 24 heures.

Le premier jour de repos post-courrier ne sera pas recouvert par un jour de repos base.

Pour la saison Hiver 17/18, les escales retenues sont SAO PAULO et PEKIN (le vol de jour à l'aller). Ainsi, pour SAO PAULO, le réengagement standard J+3 * 6h devient J+4 * 8h30 ; pour PEKIN, le réengagement standard J+4 * 6h devient J+5 * 6h.

Cet article ne s'applique pas aux PNC visés par le champ d'application de « l'Accord concernant le recrutement et l'utilisation des PNC de nationalité étrangère à l'Union Européenne » du 4 février 2014 pour les destinations concernant leur nationalité.

3.3 TEMPS DE REPOS EN ESCALE

La durée des temps de repos en escale est fixée en fonction de la durée programmée des périodes de vol et de la durée des temps de services effectués.

3.3.1 PERIODE DE VOL INFERIEURE OU EGALE A 6 HEURES

La durée normale du temps de repos en escale consécutif à une période de vol inférieure ou égale à 6 heures, est égale à la durée du temps de service précédent, avec un minimum de 10 heures (soit un temps d'arrêt de 11 heures 45).

3.3.2 PERIODE DE VOL SUPERIEURE A 6 HEURES ET INFERIEURE OU EGALE A 9 HEURES

La durée normale du temps de repos en escale consécutif à une période de vol supérieure à 6 heures et inférieure ou égale à 8 heures, est égale à trois fois la période de vol, diminuée d'une durée de 1 heure 45 (soit un temps d'arrêt égal à trois fois la période de vol).

La durée normale du temps de repos en escale consécutif à une période de vol supérieure à 8 heures et inférieure ou égale à 9 heures, est égale à quatre fois la période de vol avec un abattement de 9 heures 45.

Ces temps de repos en escale peuvent être réduits la première fois jusqu'à un minimum égal à la durée du temps de service précédent, avec un minimum de 10 heures 15 (soit un temps d'arrêt de 12 heures) et la ou les fois suivantes ne peuvent pas être inférieurs à une durée de 22 heures 15 (soit 24 heures de temps d'arrêt). Toutefois, dans le cas où l'un des temps de repos est égal ou supérieur à 34 heures 15 (soit un temps d'arrêt de 36 heures), les possibilités de réduction se trouvent rétablies.

Cas d'interférence entre une période de vol supérieure à 6 heures et inférieure ou égale à 9 heures et une période de vol inférieure ou égale à 6 heures :

- si une période de vol supérieure à 6 heures est suivie d'une période de vol inférieure ou égale à 6 heures, le premier temps de repos en escale peut être réduit jusqu'à un minimum égal à la durée du temps de service précédent avec un minimum de 10 heures 15 (soit un temps d'arrêt de 12 heures), le second ne peut être alors inférieur à une durée de 22 heures 15 (soit 24 heures de temps d'arrêt),
- dans cette configuration, si une ou plusieurs autres périodes de vol inférieures ou égales à 6 heures sont programmées, le troisième temps de repos en escale et/ou les temps de repos en escale suivants ne peuvent être inférieurs à la durée du temps de service précédent, avec un minimum de 10 heures (soit un temps d'arrêt de 11 heures 45) ; toutefois, aucun autre temps de repos en escale consécutif à une période de vol supérieure à 6 heures ne peut être inférieur à une durée de 22 heures 15 (soit 24 heures de temps d'arrêt) (cependant, si cette période de vol supérieure à 6 heures est suivie d'une période de vol inférieure ou égale à 6 heures, le temps de repos en escale consécutif à cette période inférieure ou égale à 6 heures n'est pas, dans ce cas, inférieur à 22 heures 15), si un temps de repos en escale au moins égal à 34 heures 15 (soit un temps d'arrêt de 36 heures) n'a pas été attribué au PNC au cours de ce même courrier ; ce temps de repos en escale de 34 heures 15 rétablit les possibilités de réduction définies ci-dessus.

3.3.3 PERIODE DE VOL SUPERIEURE A 9 HEURES ET INFERIEURE OU EGALE A 15 HEURES

a) Repos en escale après une période de vol

La durée du temps de repos en escale consécutif à une période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 15 heures se déduit du temps d'arrêt (le temps de repos en escale étant égal au temps d'arrêt diminué de 1h45) conformément au tableau ci-dessous :

Période de vol programmée	Temps d'arrêt minimum en programmation	Temps de Repos minimum en escale
09h01 à 10h30	24 heures	22 heures 15
09h01 à 10h00 pour un bi-tronçon	24 heures dont 1 ANN	22 heures 15
10h31 à 11h00 à l'ouest du méridien 7 ^E	24 heures	22 heures 15
10h31 à 11h00 à l'est du méridien 7 ^E	48 heures	46 heures 15
11h01 à 13h00	48 heures	46 heures 15
13h01 à 15h00	48 heures dont 2 ANN	46 heures 15

Par exception, en raison de la superposition de l'exploitation commerciale des lignes CDG/LAX/CDG et CDG/LAX/PPT/LAX/CDG, et compte tenu de l'application de la règle de distribution des jours de repos base au décalage horaire, le temps d'arrêt programmé à LAX peut être ramené à 44 heures, sans possibilité de réduction supplémentaire, pour les courriers touchés par cette configuration. L'utilisation de cette disposition est présentée en Commission des Rotations.

Cas d'interférence entre une période de vol inférieure ou égale à 9 heures et une période de vol supérieure à 9 heures :

Si une période de vol supérieure à 6 heures et inférieure ou égale à 9 heures est suivie d'une période de vol supérieure à 9 heures, le premier temps de repos en escale peut être réduit jusqu'à un minimum égal à la durée du temps de service précédent, avec un minimum de 10 heures 15 (soit un temps d'arrêt de 12 heures), le second ne peut être inférieur au temps d'arrêt de programmation.

Dans le cas où l'un des temps d'arrêt est égal ou supérieur à 48 heures dont 2 ANN, les possibilités de réduction sont rétablies.

Cas particulier :

En ce qui concerne la rotation CDG-LAX-PPT-LAX-CDG, deux des temps d'arrêt programmés aux escales de décoller doivent être supérieurs ou égaux à 48 heures.

Si des rotations du même type avec des escales de décoller à fort décalage horaire devaient être programmées, les enchaînements des temps d'arrêt programmés seraient basés sur le même principe et présentés en Commission des Rotations.

b) Temps d'arrêt avant vol

En programmation, toute période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 15 heures doit être précédée d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à :

Période de vol programmée à effectuer	TAV minimum en programmation	
	Si PV du SV précédent ≤ 6h	Si PV du SV précédent > 6h
09h01 à 10h00	18 h	20 h
10h01 à 11h00	24 h	24 h
11h01 à 12h00	24 h	30 h
12h01 à 13h00	30 h	36 h
13h01 à 15h00	30 h	48 h

3.4 TEMPS DE REPOS POST-COURRIER (EXPRIME EN RNN)

Au retour d'un courrier, le PNC a droit, à sa base d'affectation, à un temps de repos qui est fonction des périodes de vol, du temps d'absence et des particularités du courrier concerné.

Pour l'attribution du temps de repos post-courrier, la durée des périodes de vol est exprimée en temps programmé.

La durée du temps de repos post-courrier est définie par les tableaux ci-après :

Période(s) de vol programmée(s) du courrier	Temps de repos post-courrier (Long- Trajet)
Dernière période de vol entre 00h01 et 10h00	2 RNN (a)
Courrier aller-retour ayant au moins une période de vol > 9h00 et un temps d'arrêt < 30 heures	3 RNN
Dernière période de vol entre 10h01 et 12h00	3 RNN
Dernière période de vol entre 12h01 et 15h00	4 RNN

(a) Il n'y a pas de réengagement d'activité à l'issue du temps de repos post-courrier avant J+1 6h00, heure de pointage (N.E.T.).

- Si une rotation comporte 2 nuits de vol non consécutives, moins de 48h00 de repos avec une seule nuit en escale, chaque période de vol supérieure à 10h00 et un RPC égal à 3 RNN, il n'y a pas d'engagement d'activité avant 14H00 locale (heure de pointage) à l'issue du temps de repos post-courrier.
- Si une rotation comporte 2 nuits de vols consécutives avec moins de 24h00 de repos en escale, il n'y a pas d'engagement d'activité avant J+4 / 06h00 heure de pointage (N.E.T.).

Temps d'absence du courrier	Temps de repos post-courrier
144h00 à 215h59	3 RNN
216h00 à 287h59	4 RNN
288h00 à 383h59	5 RNN

Entre le temps de repos post-courrier dû au critère « Période(s) de vol du courrier » et celui dû au critère « Temps d'absence du courrier », le plus élevé des deux est pris en compte.

- Dans le cas où le temps de repos post-courrier retenu est celui dû au temps d'absence du courrier, le dernier jour décompté en jours de repos base peut être encadré par 1 RNN et 1 jour d'une période de congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental ou temps alterné.
- Si un courrier comportant une période de vol > 9 heures est croisé, il n'y a pas d'engagement d'activité avant 11H00 locale (heure de pointage) à l'issue du temps de repos post-courrier.
- Si le dernier temps de service de vol d'un courrier a une durée programmée ou réalisée $\geq 12h30$, le PNC peut obtenir, sur sa demande, au retour du courrier, un hébergement à la charge de l'Entreprise la première nuit de son temps de repos post-courrier.
- Un courrier croisé ne peut avoir pour effet d'appliquer un temps de repos post-courrier inférieur à celui de ce même courrier non croisé.
- Les dispositions liées au temps de repos post-courrier sont complétées par les dispositions de distribution des jours de repos base définies à l'article 3.5.

Récapitulatif du début de positionnement possible des congés à l'issue d'un RPC :

	RPC	Fin du NET	CA	Report à l'issue des CA
Moyen Trajet	1 RNN	J+2 06h00	J+2	6h
Long Trajet	2 RNN	J+3 06h00	J+3	6h
Long Trajet	2 RNN	J+4 06h00	J+4	6h
Long Trajet	3 RNN	-	J+3	-
Long Trajet	3 RNN	J+3 11h30	J+3	11h30
Long Trajet	3 RNN	J+3 14h00	J+3	14h
Long Trajet	3 RNN	J+3 16h00	J+3	16h
Long Trajet	3 RNN	J+4 06h00	J+4	6h
Long Trajet	4 RNN	-	J+4	-

Les Repos Base du paragraphe 3.5 sont assimilés à du repos NET pour l'application de ce tableau

3.5 REGLES DE DISTRIBUTION DE JOURS DE REPOS BASE

Dans le cadre du nombre de jours de repos base mensuels et RS, un minimum de deux jours de repos base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) sont positionnés à l'issue de tout courrier « Long-Trajet ».

Dans le cadre du nombre de jours de repos base mensuels et RS, un minimum d'un jour de repos base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) est positionné à l'issue de tout courrier « Moyen-Trajet ».

3.5.1 DISTRIBUTION A LA DENSITE

- 1) Si la densité est supérieure ou égale à 5,80, le réengagement d'activité ne peut avoir lieu avant J+3 à 11h30 locales (heure de pointage).
- 2) Si la densité est supérieure ou égale à 6.10, le réengagement ne peut avoir lieu avant J+3 à 16h00 locales (heure de pointage).
- 3) Si la densité est supérieure ou égale à 5.80 et si l'un au moins des services de vol comprend plusieurs étapes en fonction, un minimum de trois jours de repos base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) sont positionnés à l'issue du courrier.

La densité du courrier est calculée de la façon suivante :

densité = période de vol global programmée du courrier

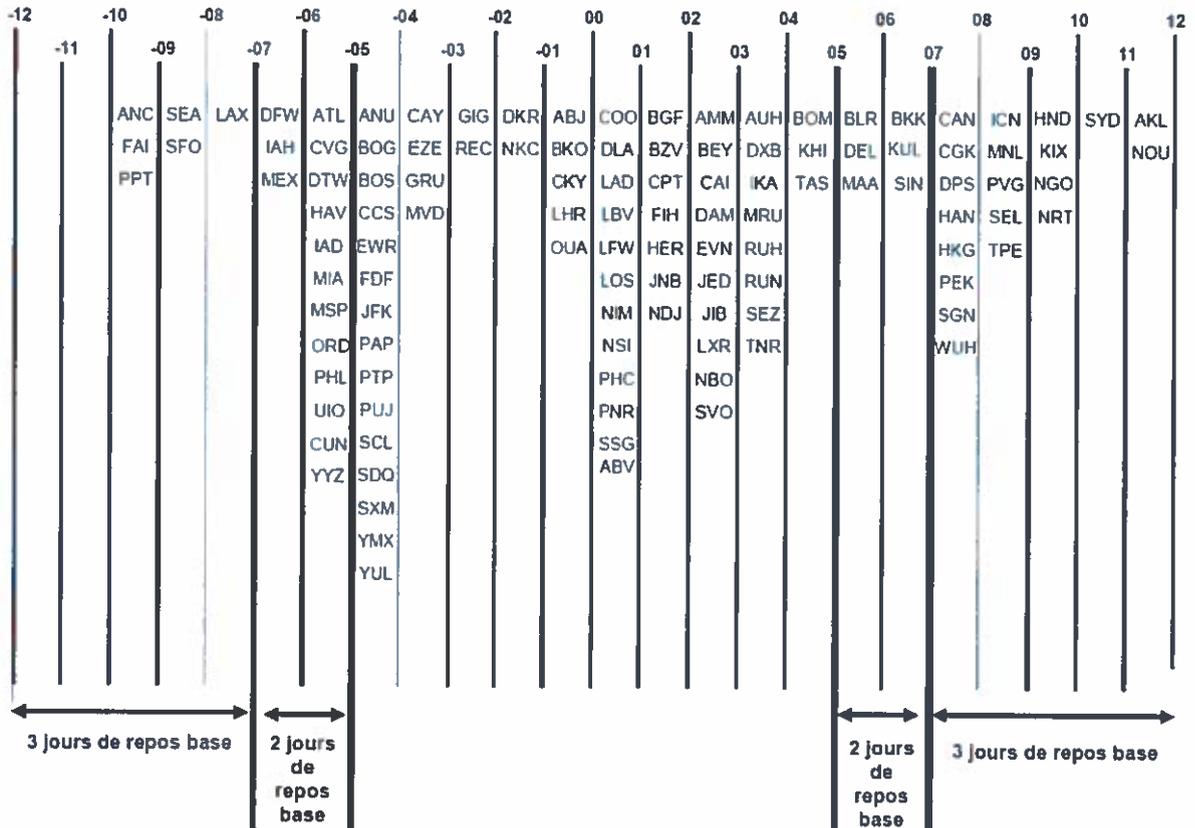
nombre de jours d'engagement programmés du courrier

Il est rappelé que le congé ne peut recouvrir du RPC.

3.5.2 DISTRIBUTION AU DECALAGE HORAIRE

Le décalage horaire est apprécié par le nombre « M » de méridiens de référence traversés.

Le schéma ci-après positionne les différentes escales ; la France métropolitaine est considérée sur le méridien 0 pris comme origine, puis les méridiens de référence sont tracés tous les 15° de longitude. Les escales sont alors positionnées dans les intervalles ainsi définis.



Dans le cadre du nombre de jours de repos base mensuels et RS :

- un minimum de deux jours de repos base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) sont positionnés à l'issue de tout courrier dont l'escale de découcher la plus éloignée se situe entre les méridiens 5 et 7,
- un minimum de trois jours de repos base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) sont positionnés à l'issue de tout courrier dont l'escale de découcher la plus éloignée se situe entre les méridiens 7 et 12.

Entre le nombre de jours de repos base dû au critère « densité » et celui dû au critère « décalage horaire », le plus élevé des deux est pris en compte.

Il est rappelé que le congé ne peut recouvrir du RPC.

FA
JC
GL
ML

3.6 ALTERNANCE DES VOLS EST / OUEST OU OUEST / EST

3.6.1 DEFINITION :

En planification, la notion d'alternance E/W ou W/E est retenue dans l'enchaînement des courriers dont les escales sont alternativement, dans les méridiens <-5 et >+6.

La notion de double alternance réside dans l'enchaînement de 3 courriers E/W/E ou W/E/W dont les escales sont alternativement, dans les méridiens <-5 et >+6

3.6.2 LIMITATION DE LA DOUBLE ALTERNANCE :

En élaboration, à l'issue d'une alternance E/W ou W/E, une période de repos base de 4 OFF minimum ou une rotation se situant dans les méridiens -2 à +4 doit être programmée pour interrompre la construction d'une double alternance.

- Particularité :

La création d'une double alternance ne peut donner lieu à un refus de DDA, mais dans ce cas la règle ne s'applique pas.

En suivi, l'utilisation d'une dispersion ne peut donner lieu à une double alternance.

Les vols effectués dans un BR ne sont pas pris en compte dans la comptabilisation des alternances.

Toutefois, en cas de double alternance dans un BR, il sera attribué un repos additionnel de 24h00.

- Particularité :

La programmation d'une triple alternance n'est pas possible, sauf accord explicite du PNC y compris dans le BR. Dans ce cas, il sera attribué un repos additionnel de 24h00.

3.7 PROTECTION AVANT COURRIER (PAC)

En programmation, à la base d'affectation, tout courrier commençant par une période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 15 heures doit être précédé d'une période de non-activité d'une durée au moins égale à :

Période de vol programmée du SV à effectuer	PAC
9h01 à 10h00	24 h dont 1 RNN
10h01 à 12h00	36 h dont 2 RNN
12h01 à 15h00	48 h dont 2 RNN

Dans le cadre du bloc-réserve, si tout ou partie de la protection avant courrier n'est pas respectée, il sera attribué un repos additionnel selon le barème suivant :

- période de vol de 09h01 à 12h00 : repos additionnel forfaitaire de 12 heures,
- période de vol de 12h01 à 15h00 : repos additionnel forfaitaire de 24 heures.

Ce repos additionnel ne peut être accolé. Il est systématiquement reporté ou payé selon les dispositions définies aux articles 4.7.4 et 4.7.5.

3.8 VOLS DE MISE EN PLACE

3.8.1 LIMITATIONS PARTICULIERES LIEES AUX VOLS DE MISE EN PLACE NON ISOLEE AYANT POUR OBJET DE RAMENER LE PNC A SA BASE D'AFFECTATION

Si un vol de mise en place se situe en fin de courrier et a pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation, les limitations de temps de service de vol et de période de vol sont définies dans le tableau ci-après :

Durée programmée du temps de vol de mise en place retour base	Temps de service de vol maximum en programmation		Période de vol maximum en programmation	
	Partie en fonction	TSV total	Partie en fonction	PV totale
≤ 2h00	13h30	15h30	9h00	10h00
> 2h00(a)	-	14h30	-	10h00

(a) Attribution d'un temps de repos supplémentaire, calculé par rapport aux limitations définies à l'article 3.1.1. La somme de ce temps de repos supplémentaire et du temps de repos post-courrier ne peut être < 36 heures dont 2 RNN.

3.8.2 TEMPS DE REPOS EN ESCALE LIE A UN VOL DE MISE EN PLACE ISOLEE

Une mise en place isolée constitue un temps de service.

- *Mise en place isolée dont la somme des temps de vol est inférieure ou égale à 9 heures :*

La durée normale du temps de repos en escale consécutif à une mise en place isolée dont la somme des temps de vol est inférieure ou égale à 9 heures est définie conformément à l'article 3.3.

- *Mise en place isolée dont la somme des temps de vol est supérieure à 9 heures :*

La durée normale du temps de repos en escale consécutifs à une mise en place isolée dont la somme des temps de vol est supérieure à 9 heures se déduit du temps d'arrêt (le temps de repos en escale étant égal au temps d'arrêt diminué de 1h15) définis dans le tableau ci-après :

Somme des temps de vol programmés en MEP	Temps d'arrêt minimum en programmation		Temps de repos en escale minimum en programmation	
	MEP Mono-tronçon	MEP bi-tronçons	MEP Mono-tronçon	MEP bi-tronçons
9h01 à 12h00	18 heures	24 heures	16 heures 45	22 heures 45
12h01 à 15h00	24 heures	36 heures	22 heures 45	34 heures 45
Supérieure à 15h00	24 heures	impossibilité	22 heures 45	impossibilité

3.9 POSTE DE REPOS

Pour tout service de vol dont la période de vol programmée est supérieure ou égale à 10 heures, le poste de repos doit être équipé de couchettes correspondant à au moins 50% (arrondi à l'unité supérieure) du nombre total de PNC compris dans la composition d'équipage de base PNC/PCB. L'usage des postes de repos/repas est exclusivement réservé au PNC/PCB pour son temps de pause. Ils ne sont pas disponibles à la vente, ni accessibles aux passagers S, B, R et/ou N.

Si une période de vol en fonction d'une durée programmée supérieure ou égale à 10 heures est réalisée sur un avion dont le poste de repos n'est pas équipé de couchettes, le courrier n'est pas modifié. A l'issue du courrier, le PNC bénéficie d'un repos additionnel tel que défini ci-dessous.

3.9.1 TABLEAU DE REPOS ADDITIONNEL EN FONCTION DES SITUATIONS DE NON CONFORMITE :

Pour chaque service de vol concerné par un cas de non conformité du poste de repos, un repos additionnel est attribué au(x) PNC/PCB (y compris Assistants familles) concerné(s) selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5. La valeur de ce repos additionnel est définie dans le tableau ci-après.

	PRC	PRC abs ou inop	PRC abs ou inop	PRC abs ou inop
		PRS	PRS abs ou inop	PRS abs ou inop
			Sièges en cabine neutralisés*	
PV < 10 h			12 h	24 h
PV ≥ 10 h		24 h	36 h	48 h

NB : PRC = Poste de repos couchettes
PRS = Poste de repos en cabine

(*) En cas de PRC/PRS absent ou inopérant, si la réparation ne peut pas être effectuée, un nombre de sièges en cabine correspondant à au moins 50% (arrondi à l'unité supérieure) du nombre total de PNC/PCB en fonction sur l'avion sera neutralisé en faveur de l'équipage. L'emplacement de ces sièges, qui devront être regroupés, est défini par type avion.

Toutefois, si le poste de repos (PRC/PRS) s'avère inopérant juste avant le bloc départ ou en cours de vol (aller ou retour), la neutralisation de sièges en cabine pourra n'être effective que lors du passage suivant à Paris (CDG ou ORY).

3.9.2 CAS DE NON CONFORMITE DU POSTE DE REPOS (PRC/PRS)

3.9.2.1 POSTE DE REPOS COUCHETTES (PRC)

- Porte bloquée ouverte ou absente
- Eclairage collectif restant allumé (100%)
- Système de réchauffage/ventilation inopérant

3.9.2.2 POSTE DE REPOS EN CABINE (PRS)

- Absence d'isolation
- Utilisation par d'autre(s) personne(s) que l'équipage PNC/PCB en fonction

3.9.3 CAS DE NON UTILISATION PARTIELLE DU POSTE DE REPOS

- Poste de repos sous-dimensionné (PRC/PRS)
- Siège non inclinable (PRS)

Les PNC/PCB (y compris assistants famille) qui n'occuperont pas le PRC/PRS et de ce fait bénéficieront d'un repos additionnel seront dans l'ordre suivant et pour chaque temps de pause :

1. PCB
2. PNC supplémentaires non compétents
3. PNC supplémentaires compétents
4. PNC réglementaires

selon l'ancienneté PNC la plus faible.

3.10 TEMPS DE PAUSE

Un temps de pause minimum est appliqué à tout service de vol pour lequel un service de type produit Long Courrier est réalisé.

Lorsqu'un temps de service de vol sur parcours long trajet ne comporte pas d'étape supérieure à 5 heures de temps de vol, un temps de pause est accordé sur l'un des tronçons selon l'appréciation du chef de cabine principal ou chef de cabine sur petit porteur.

Lorsqu'un temps de service de vol sur parcours long trajet comporte une étape supérieure à 5 heures de temps de vol LIDO (temps de vol communiqué par le commandant de bord au moment du pré-briefing), le temps de pause est programmé par le CCP ou CC sur petit porteur, à partir du tableau ci-après :

Temps de vol LIDO	Temps de pause minimum par PNC/PCB
05 h 00 / 05 h 59	00 h 30
06 h 00 / 06 h 59	00 h 45
07 h 00 / 07 h 59	01 h 00
08 h 00 / 08 h 59	01 h 15
09 h 00 / 09 h 59	01 h 30
10 h 00 / 10 h 59	01 h 45
11 h 00 / 11 h 29	02 h 00
11 h 30 / 11 h 59	02 h 15
12 h 00 / 12 h 29	02 h 30
12 h 30 / 12 h 59	02 h 45
13 h 00 / 13 h 29	03 h 00
13 h 30 / 13 h 59	03 h 15
14 h 00 / 14 h 29	03 h 30
14 h 30 / 14 h 59	04 h 00

Comme tous les PNC, les assistants familles doivent bénéficier d'un temps de pause tel que défini ci-dessus. Cependant, pour tenir compte de l'équipement de certains avions, des conditions particulières peuvent être appliquées.

Ces temps de repos à bord ne sont pas scindables et doivent être pris en un seul bloc.

4. CONDITIONS EN EXPLOITATION / REALISATION

En exploitation/réalisation, les dispositions du décret du 11 juillet 1991 : « Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions » et du règlement (CE) N°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 relatifs à la fatigue des équipages. « Un membre d'équipage n'exerce pas un service à bord d'un avion s'il sait qu'il est fatigué ou susceptible d'être fatigué ou s'il ne se sent pas en état et que la sécurité du vol pourrait en être affectée » s'appliquent aux PNC

4.1 ENGAGEMENT DU TEMPS DE SERVICE DE VOL

Sous réserve de présence dans les locaux PN Air France, le temps de service de vol est systématiquement engagé en fonction de l'heure bloc départ programmée si le PNC n'a pas eu connaissance, à l'initiative de l'Entreprise ou à la sienne (sans obligation de téléphoner), de la modification de son service de vol :

- à la base, 2h30 avant l'heure de pointage programmée,
- en escale, 1h00 avant l'heure programmée initiale de ramassage (heure de réveil).

De même, le PNC de réserve ou d'alerte auquel un courrier est attribué voit son temps de service de vol systématiquement engagé, qu'il assure ou non ce courrier, dès lors qu'il a pointé.

Si le PNC a connaissance de la modification de son service de vol dans les délais prévus ci-dessus, c'est la nouvelle heure bloc départ programmée qui est prise en considération pour déterminer l'heure d'engagement du temps de service de vol.

Le temps de service de vol n'est pas considéré comme engagé si le PNC se présente moins d'une heure avant l'heure bloc départ programmée et qu'il n'assure pas ce courrier.

4.2 MODIFICATION DE L'ACTIVITE APRES ENGAGEMENT DU TEMPS DE SERVICE DE VOL A LA BASE D'AFFECTATION

Une fois le temps d'absence engagé, il ne peut pas être ajouté d'étape à la suite de l'étape ramenant le PNC à sa base d'affectation à la fin du courrier.

Par ailleurs, lorsque le PNC se présente à l'aéroport et qu'il ne peut pas effectuer son courrier, soit qu'il lui ait été supprimé, soit que le PNC ne puisse pas l'effectuer en raison des dispositions relatives au retard au départ définies à l'article 4.3 :

- a) Il peut lui être attribué un courrier de substitution :

Pour l'attribution :

- Cette attribution doit rester dans le cadre des limitations définies aux articles 3.1 et 3.6 pour le type de trajet du courrier de substitution.

- Le point de départ du décompte du TSV est celui du service de vol initialement programmé.
- Le point de départ du décompte du TS est celui du temps de service initialement programmé.
- Le courrier de substitution doit rentrer à la base au plus tard le jour du retour du courrier initialement programmé, sauf accord explicite du PNC.
- Le courrier de substitution doit garantir la stabilité des jours de repos base initialement programmés, sauf accord explicite du PNC.

le courrier de substitution doit être attribué dans une plage de 1h30 débutant à l'heure de bloc départ programmée du service de vol initialement programmé. Passé ce délai, si aucun courrier ne lui a été attribué, il est libéré de service ; il a alors droit à 12 heures de repos, repos débutant 30 minutes après que sa libération de service lui a été signifiée, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée

- L'heure programmée du départ du courrier de substitution ne doit pas excéder 3 heures 30 après l'heure programmée du bloc départ du vol initial.

En exploitation (retard du courrier de substitution) :

- si le PNC est déclenché sur un courrier de substitution, le délai d'attente maximal possible compté depuis l'heure bloc programmée du courrier de substitution est donné par la grille figurant à l'article 4.3 en fonction de l'amplitude vol programmée du courrier de substitution ; le PNC ne pouvant pas dépasser la limitation du TSV maximal d'exploitation du service de vol initialement programmé, décompté depuis l'heure d'engagement du TSV initialement programmé.

b) Il peut être libéré de service :

Il a droit à un temps de repos de 12 heures, temps de repos débutant 30 minutes après que sa libération de service a été portée à sa connaissance par l'agent de suivi, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.

4.3 RETARD AU DEPART DU COURRIER

A la base d'affectation, en cas de retard au départ du courrier, la limitation en exploitation du temps de service de vol propre au type de courrier concerné est donnée par les délais d'attente maximum définis dans le tableau ci-après :

Amplitude programmée du service de vol à effectuer « Bloc-Bloc»	<u>DELAI D'ATTENTE MAXIMAL EN EXPLOITATION</u>	
	Mono-tronçon	Multi-tronçons
≤ 6h00	6h00	6h00
de 6h01 à 7h00	5h30	5h30
de 7h01 à 8h00	5h00	5h00
de 8h01 à 9h00	4h30	4h30
de 9h01 à 09h30	4h00	4h00
de 9h31 à 10h00	4h00	TSV Maxi 15h00
de 10h01 à 11h00	3h30	
de 11h01 à 12h00	3h00	
de 12h01 à 13h00	2h30	
de 13h01 à 14h00	2h00	
de 14h01 à 14h30	1h30	
> 14h30	TSV Maxi 17h30	

Cas particulier du vol Beyrouth : En cas de retard au départ, la limitation de TSV sur le vol Beyrouth en aller-retour sur 1 ON (aller en fonction, retour MEP ou vice-versa) pourra être augmentée d'une heure maximum portant ainsi le TSV maximum à 14h30. Dans ce cas 24 heures de repos additionnel seront attribuées au titre du dépassement de TSV.

En exploitation, le temps de service de vol maximal d'un service de vol donné se calcule en additionnant au temps de service de vol programmé le délai d'attente maximal défini pour l'amplitude du service de vol concerné. Le temps de service de vol maximal ne peut en aucun cas dépasser 17h30.

Dans le cas où le PNC effectue un courrier multi-tronçons, ces valeurs de délai d'attente s'appliquent mais ne peuvent engendrer un temps de service de vol supérieur à 15 heures. L'addition de la valeur du retard et du temps de service de vol initialement programmé ne peut donc excéder 15 heures.

Si à la base, avant le bloc départ, l'addition des valeurs du retard et du temps de service de vol programmé conduit à dépasser le temps de service de vol maximal ainsi défini, le service de vol est interrompu.

4.4 DEPASSEMENT DES LIMITATIONS EN COURS D'EXECUTION DU COURRIER

En cours d'exécution du courrier, les limitations de période de vol, de temps de service de vol et de nombre d'étapes peuvent être dépassées sous réserve :

- d'un aménagement des charges de travail auquel il pourrait être procédé par le Personnel Navigant Commercial,
- de l'attribution de repos additionnels selon les dispositions définies à l'article 4.7.1.

4.5 RETARD AU RETOUR D'UN COURRIER

Un retard à l'arrivée d'un courrier ne peut avoir pour effet d'appliquer au PNC un temps de repos inférieur à celui initialement prévu, sauf dans le cas d'une modification de son courrier initialement programmé, ce qui nécessite alors une nouvelle détermination du temps de repos post-courrier.

La valeur du RPC/N.E.T. est au minimum celle du courrier initialement programmé.

Cette valeur est attribuée au retour du courrier.

Si le positionnement du N.E.T. déstabilise la suite du TDS, la période située entre la fin du RPC et le N.E.T. peut être reportée avec l'accord explicite du PNC sous forme de RADD reporté selon les dispositions de l'article 4.7.4.

4.6 INCIDENTS D'EXPLOITATION

4.6.1 GENERALITES

Un incident d'exploitation au départ est un incident qui survient après l'engagement du temps de service de vol ; il touche l'équipage concerné par ce temps de service de vol.

Un incident d'exploitation en vol touche l'équipage concerné par le service de vol en cours. Il cesse lorsque :

- le temps de repos afférent à la période de vol effectuée après l'incident a été pris et/ou
- le PNC a rejoint l'escale programmée de fin de service de vol.

4.6.2 QRF/QRP

4.6.2.1 A LA BASE D'AFFECTATION

QRF sol (QRP) :

si poursuite du courrier
<ul style="list-style-type: none">• le QRF sol n'est pas une étape• limitation donnée par le TSV maximal en exploitation (voir l'article 4.3)
si interruption du courrier
<ul style="list-style-type: none">• RPC = 14 h dont 1 RNN• possibilité d'attribuer un courrier nécessitant une PAC, dès lors que celle-ci ne déborde pas sur le TSV du QRF sol (QRP)

QRF vol :

si poursuite du courrier
<ul style="list-style-type: none">• le QRF vol est une étape• l'étape du QRF n'est pas prise en compte dans les limitations ; cependant le nombre maximal d'étapes y compris l'étape du QRF reste limité à 4• attribution de 12 ou 24 heures de repos additionnel pour l'étape supplémentaire (cf article 4.7.1)• limitation donnée par le TSV maximal en exploitation (voir l'article 4.3)
si interruption du courrier
<ul style="list-style-type: none">• RPC = si $PV \leq 6h$: 14 h dont 1 RNN si $PV > 6h$: grille de RPC• possibilité d'attribuer un courrier nécessitant une PAC, dès lors que celle-ci ne déborde pas sur le TSV du QRF

A l'issue d'un QRF (vol ou sol) :

- Le vol peut être reporté dans les conditions définies à l'article 4.6.3,
- Il peut être attribué un courrier de substitution dans les conditions définies à l'article 4.2 : Dans ce cas le délai d'attente d'attribution ne s'applique pas et le courrier de substitution est attribué dès le retour à la régulation.

La limitation du TSV est appréciée depuis l'engagement du TSV initialement programmé. Tant que la limitation en exploitation du TSV à la base du courrier initial n'est pas atteinte, il ne peut y avoir de notion de reprogrammation sur le même courrier.

4.6.2.2 HORS BASE D'AFFECTATION

QRF sol (QRP) :

si poursuite du courrier
<ul style="list-style-type: none">• le QRF sol n'est pas une étape
si interruption du courrier
<ul style="list-style-type: none">• Si le vol est reporté : les dispositions définies à l'article 4.6.3.2 s'appliquent• Si le vol est annulé : les dispositions définies à l'article 4.6.5.2 s'appliquent

QRF vol :

si poursuite du courrier
<ul style="list-style-type: none">• le QRF vol est une étape• l'étape du QRF n'est pas prise en compte dans les limitations ; cependant le nombre maximal d'étapes y compris l'étape du QRF reste limité à 4.• attribution de 12 ou 24 heures de repos additionnel pour l'étape supplémentaire (cf article 4.7.1)
si interruption du courrier
<ul style="list-style-type: none">• Si le vol est reporté : les dispositions définies à l'article 4.6.3.2 s'appliquent• Si le vol est annulé : les dispositions définies à l'article 4.6.5.2 s'appliquent

4.6.3 VOL REPORTE

4.6.3.1 A LA BASE D'AFFECTATION

A la base d'affectation, en cas de vol reporté après engagement du TSV, si l'Entreprise souhaite maintenir le même courrier pour le PNC :

a) sans déstabilisation du TDS

Si la stabilité de son tour de service est conservée, le PNC reste affecté sur son courrier. Dans ce cas :

- ⇒ il est, à sa demande, hébergé au terrain, l'hébergement étant pris en charge par l'Entreprise dans un hôtel au terrain, correspondant aux normes de l'instruction PG-K 03-58.
- ⇒ le PNC bénéficie d'un temps de repos correspondant au temps de vol à venir avec un minimum de 11 heures ; la libération de service est effectuée au suivi, l'heure de libération étant donnée par la régulation en accord avec le CCP et le CDB,
- ⇒ la PAC est réputée acquise,

- ⇒ le PNC bénéficie d'un repos additionnel de 24 heures au retour du courrier selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5, auquel s'ajoute éventuellement un repos additionnel forfaitaire de 24 heures si le courrier reporté ainsi reprogrammé répond aux conditions de l'article 3.2.1.5.

Ce repos additionnel forfaitaire se substitue alors aux repos additionnels définis à l'article 3.2.1.5.

b) Avec déstabilisation du TDS

Si la stabilité de son tour de service ne peut être garantie, le PNC a le choix entre :

- ⇒ rester affecté sur son courrier, dans les mêmes conditions que a) sans réduction du RPC/NET.
- ⇒ être libéré de service ; dans ce cas, la stabilité de son tour de service individuel est garantie selon les dispositions définies à l'article 7.5.5.

4.6.3.2 HORS DE LA BASE D'AFFECTATION

- Le PNC est hébergé dans la zone aéroportuaire par les soins de l'Entreprise dans un hôtel correspondant aux normes de l'instruction PG-K 03-58.
- Le PNC bénéficie d'un « temps d'arrêt spécifique vol reporté » correspondant à la période de vol à venir avec un minimum de 11 heures, calculé depuis la libération de service jusqu'à l'heure bloc départ reprogrammée.
- Au cas où le PNC ne serait pas hébergé dans la zone aéroportuaire, une heure forfaitaire de transport (aéroport/hôtel/aéroport) sera ajoutée à ce temps d'arrêt spécifique.
- La libération de service a lieu à l'aéroport au moment du départ de la navette équipage pour l'hôtel. L'heure de libération de service est donnée par le Chef d'Escale en accord avec le CCP et le CDB, et fera l'objet d'une information par télex au CCO.
- A l'issue du courrier, le PNC bénéficie d'un repos additionnel de 24 heures selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5, si le TSV est engagé.
- Le TAV est réputé acquis.

4.6.4 CHANGEMENTS D'ITINERAIRE : DEROUTEMENT / ESCALE TECHNIQUE FACULTATIVE (ETF) / BASE OU ESCALE

Déroutement / Escale Technique Facultative (ETF) / base ou escale avec continuation du service de vol jusqu'à l'escale de destination finale initialement programmée.

Dans ce cas, par rapport aux caractéristiques du service de vol initialement programmé, un repos additionnel est attribué selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5. Sa valeur est de :

a) Au titre du TSV :

- 6 heures par tranche de 30 minutes de dépassement, au-delà d'une franchise de 60 minutes, de la limitation du TSV propre au service de vol concerné définie à l'article 3.1.1.

b) Au titre de l'étape supplémentaire :

- 12 heures si cette étape est effectuée dans la limite du nombre d'étapes maximum en programmation définie aux articles 3.1.1 et 3.1.2.
- 24 heures si cette étape est effectuée hors de la limite du nombre d'étapes maximum en programmation définie aux articles 3.1.1 et 3.1.2.

4.6.5 VOL ANNULÉ/VOL SUPPRIMÉ AU PNC

4.6.5.1 A LA BASE D'AFFECTATION

En cas de vol annulé et/ou supprimé au PNC après l'engagement du TSV :

- Le PNC peut se voir attribuer un courrier de substitution selon les dispositions définies à l'article 4.2,
- Le PNC peut être libéré de service
 - s'il n'a pas effectué de temps de vol, il a le droit à un temps de repos de 12 heures, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.
 - S'il a effectué un QRF (sol ou vol) dont le temps de vol est ≤ 6 heures, il a droit à un temps de repos de 14 heures dont 1 RNN
 - S'il a effectué un QRF (sol ou vol) dont le temps de vol est > 6 heures, les repos dus au titre de l'article 3.4 s'appliquent.

Le temps de repos débute 30 minutes après que l'annulation ait été portée à la connaissance du PNC.

Un nouveau courrier nécessitant une PAC peut être attribué dès lors que cette PAC ne déborde pas sur le TSV du service de vol réalisé.

4.6.5.2 HORS BASE D'AFFECTATION

Hors de la base d'affectation (en escale), en cas de vol annulé et/ou supprimé au PNC après l'engagement du TSV :

- Le PNC est libéré de service.

Il a droit à un temps de repos d'une durée égale au temps de service engagé, avec un minimum de 10 heures.

Ce temps de repos est calculé depuis la libération de service jusqu'à l'heure de début du nouveau temps de service reprogrammé.

La libération de service a lieu à l'aéroport au moment du départ de la navette équipage pour l'hôtel. L'heure de libération de service est donnée par le Chef d'Escale en accord avec le CCP et le CDB.

Un nouveau service de vol nécessitant un TAV peut être attribué dès lors que ce TAV ne déborde pas sur la période de vol du service de vol éventuellement réalisé.

4.6.6 ESCALE IMPREVUE EN EXPLOITATION

En cas d'escale imprévue (incident d'exploitation, escale technique) modifiant une période de vol

- a) si le temps de repos relatif à la période de vol réellement effectuée et si le TAV éventuel relatif à la période de vol à venir ont été respectés, aucun repos additionnel au titre du TSV n'est dû.

24 heures de repos additionnel seront attribuées au titre de l'étape supplémentaire.

- b) Dans le cas contraire, l'ensemble du vol modifié s'inscrit dans un TSV unique, un repos additionnel est dû au titre du dépassement éventuel du TSV et au titre de l'étape supplémentaire.

4.6.7 REDUCTION EN EXPLOITATION DU TEMPS DE REPOS EN ESCALE

Le temps de repos en escale programmé peut être ramené au temps de repos minimum tel que défini à l'article 3.3.

En exploitation, les temps de repos minimum en programmation définis à l'article 3.3.3 a) peuvent être réduits des valeurs suivantes :

Période de vol programmée précédant le temps d'arrêt	Réduction maximale du temps d'arrêt et du temps de repos en exploitation
9h01 à 11h00	2 heures
11h01 à 15h00	4 heures

En exploitation, en cas de réduction du temps de repos minimum de programmation, un repos additionnel est attribué selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5 ; sa valeur est de 6 heures par tranche de 15 minutes au-delà d'une franchise de la moitié de la valeur maximale de réduction.

En cas de retard à l'arrivée d'un service de vol ne permettant pas d'attribuer le temps de repos minimum prévu en application des dispositions ci-dessus, l'heure bloc départ du service de vol suivant est recalée. L'heure de réveil et l'heure de ramassage sont recalées en conséquence. Dès lors que ces trois horaires ont été recalés en programmation et que l'équipage PNC en a été informé, le temps de repos est réputé respecté. Toutefois il est rappelé que le Commandant de bord peut anticiper l'heure bloc départ programmée ou reprogrammée, sans pour autant modifier ni l'heure de réveil ni l'heure de ramassage (ou les deux) ainsi recalées.

4.6.8 REDUCTION EN EXPLOITATION DU TEMPS D'ARRET AVANT VOL

En exploitation, les temps d'arrêt avant vol minimum définis à l'article 3.3.3 b) peuvent être réduits des valeurs suivantes :

Période de vol programmée du SV à effectuer	Réduction maximale du TAV en exploitation	
	Si PV du SV précédent ≤ 6h	Si PV du SV précédent > 6h
10h01 à 11h00	2 heures	2 heures
11h01 à 12h00	2 heures	3 heures
12h01 à 13h00	3 heures	3 heures
13h01 à 15h00	3 heures	4 heures

En exploitation, en cas de réduction du temps d'arrêt avant vol minimum de programmation, un repos additionnel est attribué selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5 ; sa valeur est de 6 heures par tranche de 15 minutes au-delà d'une franchise de la moitié de la valeur maximale de réduction.

En cas de réduction du temps de repos et du temps d'arrêt avant vol dans un même courrier et sur une même escale, les repos additionnels ne se cumulent pas ; le repos additionnel attribué est alors la valeur la plus élevée des deux calculs.

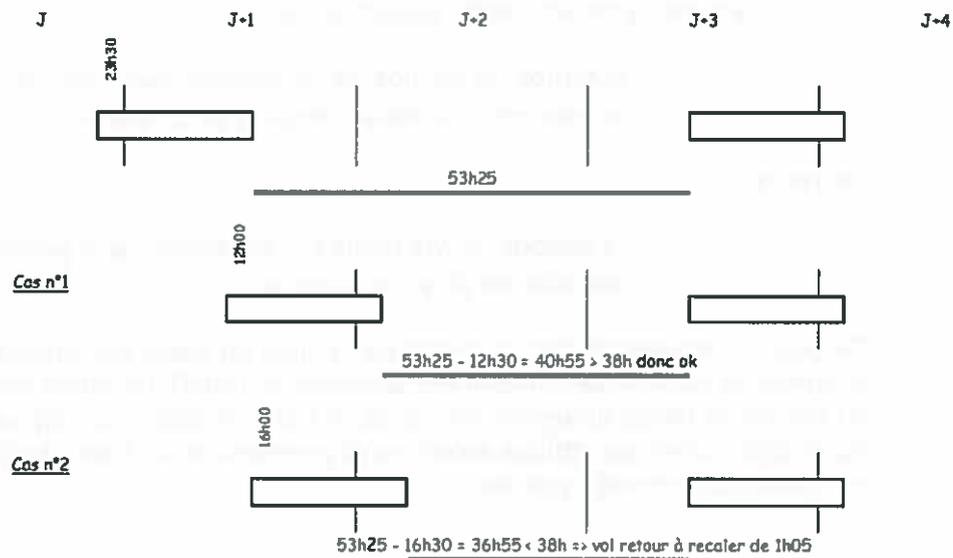
4.6.9 CAS PARTICULIER DU RECALAGE D'UN VOL SUR LE JOUR J OU DE J A J+1 EN AMONT DE L'ENGAGEMENT DU PNC

Dans le cas particulier d'un vol recalé sur le jour J, ou de J à J+1, avant engagement du TSV, le temps d'arrêt minimum et le temps de repos en escale définis à l'article 3.3.3 dès lors qu'ils dépassent respectivement 48 heures, 46 heures 15 pourront être réduits de 10 heures et ce afin de maintenir autant que possible le planning des PNC prévus sur ce vol ainsi que le programme de vol.

Ainsi, le temps d'arrêt minimum et le temps de repos en escale minimum ne pourront être inférieurs respectivement à 38 heures, 36 heures 15 (sans autre réduction possible en exploitation).

Les PNC pourront bénéficier s'ils le souhaitent d'un hébergement à la base et bénéficieront de RADD selon les termes du 3.2.1.5 : 24 heures si la densité est inférieure ou égale à 7.49 et 48 heures si la densité est supérieure strictement à 7.49

Exemple :



4.7 REPOS ADDITIONNEL

4.7.1 DEPASSEMENT DES LIMITATIONS REGLEMENTAIRES/BAREMES

Un repos additionnel est attribué en cas de dépassement supérieur à 60 minutes de la limitation de TSV propre au service de vol concerné définie à l'article 3.1.1.

- Ce repos additionnel est de 6 heures par tranches de 30 minutes de dépassement au-delà de la franchise de 60 minutes.

Un repos additionnel est attribué en cas de dépassement en exploitation du nombre d'étapes. Ce repos additionnel est de :

- 12 heures si cette étape est effectuée dans la limite du nombre d'étapes maximum en programmation définie aux articles 3.1.1 et 3.1.2,
- 24 heures si cette étape est effectuée hors de la limite du nombre d'étapes maximum en programmation définie aux articles 3.1.1 et 3.1.2,

le demi-tour au sol (QRF sol/ QRP) n'étant pas considéré comme une étape.

4.7.2 DEPASSEMENT EN EXPLOITATION DES LIMITATIONS PARTICULIERES LIEES AUX VOLS DE MISE EN PLACE NON ISOLEE AYANT POUR OBJET DE RAMENER LE PNC A SA BASE D'AFFECTATION

- Vol de mise en place programmée d'une durée inférieure ou égale à 2 heures :
Si le dépassement concerne la partie en fonction, un repos additionnel est attribué selon les dispositions et valeurs définies à l'article 4.7.1.
Si le dépassement ne concerne que le temps de service de vol total ou la période de vol totale, un repos additionnel est également attribué selon les dispositions et valeurs définies à l'article 4.7.1.

Si le dépassement concerne les deux parties (en fonction et temps de service de vol total ou période de vol totale), un repos additionnel est attribué selon les modalités et les valeurs définies à l'article 4.7.1 pour ce qui concerne la partie en fonction dans tous les cas et, pour ce qui concerne le temps de service de vol total ou la période de vol totale, seulement si :

- le temps de service de vol total est supérieur au temps de service de vol en fonction réalisé de plus de 2 heures,

et/ou si :

- la période de vol totale est supérieure à la période de vol en fonction réalisée de plus d'une heure.

De plus, si, en exploitation, la durée de la mise en place est supérieure à 2 heures et si le temps de service de vol total est supérieur à 14h30, un repos additionnel est attribué au titre de la partie du temps de vol de la mise en place qui dépasse les 2 heures ; ce repos additionnel est attribué selon les dispositions et les valeurs définies à l'article 4.7.1 sur cette partie divisée par deux.

- Vol de mise en place programmée d'une durée supérieure à 2 heures :

En cas de dépassement en exploitation des limitations définies à l'article 3.1.1, un repos est attribué selon les modalités et les valeurs définies ci-dessus pour le complément du repos additionnel déjà attribué à l'article 3.7.1.

4.7.3 POSITIONNEMENT DU REPOS ADDITIONNEL

Au retour à la base d'affectation, le repos additionnel s'ajoute à la fin du temps de repos post-courrier (RPC+NET le cas échéant), sans confusion possible avec le RNN de ce temps de repos post-courrier ou avec un jour de repos base.

En cas d'accolement, le repos additionnel est positionné à l'issue des jours de repos base programmés lorsque ceux-ci recouvrent tout ou partie du temps de repos post-courrier du courrier concerné, sans confusion possible avec le dernier RNN du dernier jour de repos base.

Récapitulatif du début de positionnement possible d'un RADD :

	RPC	Fin du NET	RADD
Moyen Trajet	1 RNN	J+2 06h00	J+2 06h00
Long Trajet	2 RNN	J+3 06h00	J+3 06h00
Long Trajet	2 RNN	J+4 06h00	J+4 06h00
Long Trajet	3 RNN	-	J+3 06h00
Long Trajet	3 RNN	J+3 11h30	J+3 11h30
Long Trajet	3 RNN	J+3 14h00	J+3 14h00
Long Trajet	3 RNN	J+3 16h00	J+3 16h00
Long Trajet	3 RNN	J+4 06h00	J+4 06h00
Long Trajet	4 RNN	-	J+4 06h00

Les Repos Base du paragraphe 3.5 du chapitre F sont assimilés à du repos NET pour l'application de ce tableau

4.7.4 REPORT DU REPOS ADDITIONNEL

Le PNC a toujours la possibilité de prendre son repos additionnel à l'issue du RPC sauf disposition contraire du présent accord.

Si un PNC demande le paiement ou le report du RADD obtenu, alors aucun accolement à l'issue du RPC ne sera réalisé.

En suivi, sur le mois en cours, le PNC aura la possibilité de demander le positionnement de son RADD obtenu (total ou partiel, avec un minimum de 6 heures) à l'issue d'un jour OFF pour notamment stabiliser une journée de dispersion ou réduire la période possible d'utilisation.

Le repos additionnel reporté sera, au choix du PNC, accolé :

- soit à une (l'une des) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs ou son prorata,
- soit à une période de congé annuel
- soit à une période de TAF.

Ce report s'effectue sur la période de programmation suivante selon la chronologie ci-après :

- ♦ Accolement à une période mensuelle de jours de repos base consécutifs ou de TAF :
 - repos additionnel acquis du 1^{er} au 20 du mois M : période de programmation de M+2,
 - repos additionnel acquis du 21 au 31 du mois M : période de programmation de M+3.

♦ Accolement à une période de congé annuel :

- repos additionnel acquis du 1^{er} au 20 du mois M : période de programmation de M+2, M+3 ou M+4 ;
- repos additionnel acquis du 21 au 31 du mois M : période de programmation de M+3, M+4 ou M+5.

Le repos additionnel est reprogrammé lorsqu'il est recouvert par une maladie, une inaptitude ou un accident.

4.7.5 MODALITES DE PAIEMENT

Le PNC a la possibilité de se faire rémunérer selon son choix son repos additionnel ; il doit en faire la demande auprès du suivi planning avant la fin du temps de repos post-courrier du courrier concerné par ce repos additionnel.

4.7.6 REPOS ADDITIONNEL POUR COMPOSITION D'EQUIPAGE REDUITE

Les PNC ayant fait partie de composition d'équipage incomplète au départ de la base d'affectation bénéficient d'un repos additionnel reporté et accolé à une des périodes de congés annuels suivantes selon la chronologie définie à l'article 4.7.4.

En escale, aucun repos additionnel pour composition d'équipage incomplète n'est attribué en cas d'indisponibilité d'un PNC.

Par exception : un repos additionnel pour composition d'équipage incomplète sera attribué lorsque celle-ci est provoquée par l'Entreprise.

Sa valeur est de 24 heures par service de vol et par PNC manquant, pour chaque PNC.

Ce repos additionnel peut, sur demande du PNC, être rémunéré selon les dispositions définies à l'article 4.7.5.

5. CONDITIONS DE TRAVAIL RELATIVES AUX ACTIVITES AUTRES QUE LE VOL

5.1 IMMOBILISATIONS SUR ORDRE

5.1.1 DUREE

Les immobilisations sur ordre ont une durée journalière maximale de 08h00 de temps de service, dans une amplitude de 10h00, incluant, notamment le temps de repas.

Une demi-journée a une durée maximale de 4 heures de temps de service dans une amplitude de 5 heures au maximum.

L'emploi du temps des stages est précisé aux stagiaires.

5.1.2 TEMPS DE REPOS

- A l'issue de toute journée ou fraction de journée, le PNC a droit à un temps de repos de 12 heures dont 1 RNN.
- A l'issue de 2, 3, ou 4 journées consécutives, le PNC ne peut avoir de réengagement d'activité avant J+2 / 6h00, heure de pointage (N.E.T.).
- A l'issue de 5 journées consécutives, le PNC ne peut avoir de réengagement d'activité avant J+3 / 6h00, heure de pointage (N.E.T.).

Les périodes ainsi définies sont recouvrables par des jours de repos base et/ou congés.

Il n'est pas programmé plus de 5 journées consécutives d'immobilisations sur ordre.

5.1.3 MODALITES

Les journées d'immobilisation sur ordre n'entraînent ni réduction du nombre mensuel de jours de repos base, ni réduction de la (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs et stables (N70 ou N50+N30 ou N30+N50).

5.2 BLOC RESERVE ET RESERVES

La programmation de blocs réserves et de réserves a pour objet de pallier les modifications ou défections connues jusqu'au jour J-1, ainsi que les défaillances des PNC au jour J (absence, retard,...) et les aléas de l'exploitation.

Afin de fiabiliser le jour « J » et permettre ainsi une programmation adéquate des réserves, les CCP sont tenus de confirmer leur activité vol au départ de Paris, au plus tard à J-1

Il est donné une possibilité de confirmation dans les locaux de l'entreprise.

Un PNC doit prévenir au plus tôt le suivi planning de son absence dès l'instant où il constate l'impossibilité d'assurer son activité, afin de pallier au mieux les absences sur les courriers et donc de faciliter l'organisation de la réserve et la réduction des convocations en réserve terrain.

5.2.1 BLOC RESERVE

a) Procédure de contact dans le bloc réserve

Dans le bloc réserve, le PNC est contactable à tout moment en-dehors des périodes de temps de repos.

A son retour de courrier, le PNC doit prendre connaissance du contenu d'un message qui lui aurait été adressé (SMS envoyé par l'Entreprise au plus tard avant la fin de son temps de service,...).

Avant la fin d'une plage de réserve, le PNC doit prendre connaissance de l'activité suivante lui ayant été attribuée, l'Entreprise devra utiliser des moyens appropriés (salle de réserve, SMS,...).

b) Equilibrage des blocs réserves

La programmation des blocs réserves est répartie de façon équitable sur 24 mois glissants entre les PNC d'une même population de programmation.

Les blocs réserves touchant Noël et/ou le Jour de l'an sont équitablement répartis entre les PNC. Sur une période de trois années consécutives, soit 6 fêtes concernées, un même PNC n'aura pas de bloc-réserve programmé touchant, sur ces 3 ans, plus de 2 fêtes (Noël et/ou le Jour de l'An, Noël étant apprécié sur les journées du 24 et 25 décembre, le Jour de l'An étant apprécié sur les journées du 31 décembre et du 1er janvier).

c) Limitation des blocs réserves

Il n'est pas programmé de réserve terrain ou de réserve hôtel en dehors du bloc réserve.

L'Entreprise garantit une limitation du nombre de jours de bloc réserve réellement effectués. La limitation est de 28 jours réalisés par année civile, avec au maximum 5 blocs réserves par an (comptabilisés sur l'année où ils débutent en cas de blocs réserves à cheval sur 2 années).

En cas de temps alterné ou de congé parental par « mois entier », la limitation du nombre de jours de bloc-réserve est abattue de 2 jours par mois d'inactivité programmée.

En cas de temps alterné 23/30^{ème} sur un mois, alors la limitation du nombre de jours de blocs réserves est abattue de 0.5 jours par mois concerné, calculé à l'arrondi supérieur.

En cas de temps alterné 20/30^{ème} sur un mois, alors la limitation du nombre de jours de blocs réserves est abattue de 0.66 jours par mois concerné, calculé à l'arrondi supérieur.

d) Durée du bloc réserve

La durée programmée du bloc réserve peut être de 4 à 7 jours maximum.

Si un PNC dans la réalisation de son bloc réserve n'a plus qu'une seule journée de réserve possible pour l'Entreprise alors celui-ci sera libéré de réserve (terrain ou hôtel) sur cette journée ; ceci ne s'applique pas si des activités « moyen-trajet » en 1 ON existent dans l'activité de la Compagnie.

e) Reprogrammation des blocs réserves

En cas d'absence sur tout ou partie d'un bloc réserve, si la durée restante du bloc réserve est inférieure à 3 jours, le bloc réserve est annulé et reprogrammé, les règles du paragraphe 7.5.6 s'appliquant pour la reprogrammation du planning.

Si la durée restante du bloc réserve est au moins égale à 3 jours, le bloc réserve est maintenu, seuls les jours réellement effectués étant comptabilisés pour la limitation en nombre de jours du bloc réserve.

f) Programmation du bloc-réserve

Il est programmé un minimum de 2 jours de repos-base et/ou congés (congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné) avant un bloc réserve, et un minimum de 2 jours de repos-base à l'issue du bloc réserve.

Les blocs réserve seront programmés dans les plannings des PNC lors de la phase d'élaboration après les DDA 1 et non plus en pré-planification (avec un objectif de programmation post DDA 2), afin de faciliter l'expression des DDA. Par ailleurs une réflexion sera menée afin de permettre l'expression de DDA pour l'attribution des blocs réserves, ainsi que l'intégration des blocs réserve dans la bourse d'échange des rotations.

Il ne sera pas programmé sur un même mois deux départs de blocs réserve.

5.2.2 RESERVES

Le PNC peut assurer des réserves terrain, des réserves hôtel ou un panachage des deux.

a) Réserves terrain (pour les CCP, C/C, HOT et STW)

Un PNC de réserve terrain ne peut être déclenché sur un vol d'une durée programmée supérieure ou égale à 11 heures lorsque l'heure bloc de départ programmée de ce vol se situe au-delà des trois premières heures de sa réserve.

La durée programmée d'une réserve terrain peut être diminuée après l'heure de pointage, uniquement afin d'attribuer un vol à J+1, le repos afférent à cette réserve débute alors dès la fin de celle-ci.

Réserves terrain de jour

Ces réserves peuvent débuter à 6H00 locale et finir à 24H00 locale. Elles sont assurées au terrain. La durée de ces réserves est de 6 heures maximum. Après une réserve terrain de jour n'ayant pas donné lieu à départ en courrier, le PNC a droit à un temps de repos de 12 heures, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.

Réserves terrain de nuit

Ce sont des réserves dont la totalité de la plage se situe entre 21H00 et 9H00 locale et dont tout ou partie se situe entre 24H00 et 6H00 locale. Elles sont considérées comme une activité de nuit et leur durée maximale est de 9 heures. Après une réserve terrain de nuit n'ayant pas donné lieu à départ en courrier, le PNC a droit à un temps de repos de 12 heures dont 1 RNN.

Les réserves terrain s'effectuent à l'hôtel, l'hébergement étant à la charge de l'Entreprise, si plus d'une heure de réserve se situe entre 24H00 et 06H00 locale.

b) Utilisation dans le cadre de la réserve terrain

Le PNC de réserve terrain est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de bloc départ programmée ou reprogrammée (par ASM) se situe à l'intérieur de sa plage de réserve, y compris quand l'heure bloc départ se situe moins d'une heure après le début de la réserve ; dans ce cas, le TSV sera pris en compte dans sa totalité en ce qui concerne les limitations.

Le temps écoulé depuis le début effectif de la réserve terrain jusqu'à la fin du TSV programmé du premier service de vol du courrier sur lequel le PNC est déclenché ne peut en aucun cas excéder 17h30.

Les limitations du TSV d'exploitation propre au service de vol concerné sont données par l'article 4.3.

Dans ce cadre, si le temps écoulé depuis le début effectif de la réserve terrain jusqu'à la fin du TSV en exploitation du premier service de vol du courrier sur lequel le PNC a été déclenché de réserve, l'amenait à dépasser le seuil de 17h30, un repos additionnel d'une valeur de 18 heures serait attribué, sans confusion possible avec le RADD dû éventuellement au titre de l'article 4.7.1.

Déclenchement d'un PNC de réserve terrain à Roissy CDG sur une rotation dont le départ est programmée à Orly :

- Si le PNC n'est pas indifférent base-planning : ce déclenchement n'est possible que s'il a bénéficié d'un repos et/ou congés et/ou RADD lui assurant un minimum de 3 RNN en amont de cette réserve et que la limite mensuelle des vols hors Base-Planning n'a pas été atteinte (Cf §7.2). La rotation compte alors pour la limitation des vols hors Base-Planning.
- Le PNC bénéficie d'un taxi à l'aller et au retour s'il le souhaite

Le PNC de réserve terrain sur la base planning d'Orly pourra effectuer la fin de sa plage de réserve sur la base planning de Roissy dans la limite de deux fois par bloc réserve, ou pourra être déclenché sur une rotation dont le départ est programmé à CDG

- Le PNC bénéficie d'un taxi à l'aller et au retour s'il le souhaite

c) Réserve à l'hôtel pour les CCP, les CC et les HST

Les CCP, les CC et les HST pourront se déclarer volontaires pour effectuer des réserves hôtel dans des conditions suivantes :

- Engagement pour 6 mois minimum en se faisant inscrire sur une liste mise à jour en permanence.
- L'Entreprise prend l'hébergement à sa charge.
- La réserve hôtel dure 12 heures ; elle peut commencer à 06h45 et finir à 23h59 ; elle est suivie d'un temps de repos de 12 heures dont 1 RNN.
- Le PNC a le bénéfice de l'hébergement la nuit précédant une réserve matinale débutant avant 10h00 (inclusive) ou la nuit suivant une réserve soir se terminant après 20h00 (inclusive) ainsi que la nuit située entre 2 réserves hôtel consécutives.

- Le PNC doit communiquer à son service planification le numéro de téléphone permettant son contact direct, immédiat et sans intermédiaire. Il doit être en mesure d'assurer un vol dont le pointage programmé est prévu 45 minutes après le contact téléphonique s'il est déclenché sur l'aéroport où se situe l'hôtel, sinon 1h45 ; dans ce cas il sera proposé au PNC un transport aller/retour à la charge de l'Entreprise.
- Le PNC de réserve à l'hôtel est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de décollage programmée ou reprogrammée (par ASM) se situe à l'intérieur de sa plage de réserve.
- Les réserves hôtel ne sont pas considérées comme des activités pour l'appréciation de la protection avant courrier.
- Le PNC de réserve à l'hôtel n'est pas soumis aux limitations de la réserve terrain quant aux vols d'une durée programmée supérieure ou égale à 11 heures.

6. TEMPS DE REPOS PERIODIQUES

6.1 DISPOSITIONS GENERALES

Les temps de repos périodiques

- sont attribués à la base d'affectation,
- sont attribués par mois,
- sont décomptés en jours de repos base,
- sont composés de période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs et de jours de repos base complémentaires selon les dispositions définies à l'article 6.3,
- peuvent être constitués, par tout ou partie, d'une période de repos à la base, en aucun cas par du repos additionnel quelle que soit son origine,
- sont reprogrammés (éventuellement abattus au prorata) dans la période prise en référence s'ils ont été recouverts, tout ou partie, par une maladie, une inaptitude ou un accident.

La (ou les) période(s) de jours de repos base consécutifs

- sont stables à compter de la publication des tours de service individuels,
- sont, sauf demande contraire des intéressés, programmées aux mêmes dates aux couples PNC (LC/LC ou LC/MC) mariés, partenaires d'un PACS ou concubins – concubinage attesté par l'identité des domiciles fiscaux et légaux situés en France.

La période de jours de repos base consécutifs (ou la période mensuelle de jours de repos base consécutifs la plus longue en cas de scindement)

- Peut être programmée sans chevauchement de dates aux couples PNC (LC/LC ou LC/MC) mariés, partenaires d'un PACS ou concubins – concubinage attesté par l'identité des domiciles fiscaux et légaux situés en France, ainsi qu'aux ex-couples, qui en font la demande.

6.2 NOMBRE MINIMUM DE JOURS DE REPOS BASE

Les nombres minimum ci-dessous cités sont garantis par mois complets d'activité.

Deux options sont proposées aux PNC par l'intermédiaire d'une campagne de volontariat qui sera faite au plus tard 2 mois avant le début de l'année IATA (l'option 2 étant mise en œuvre à compter des plannings d'avril 2018).

Ce volontariat est exprimé pour une durée indéterminée avec un minimum d'une année IATA. En cas de modification du régime d'emploi en cours de mois, il sera attribué, pour ce mois, le nombre de jours de repos base associé à son option.

En cas de mois incomplet d'activité, ces nombres sont réduits selon le tableau de l'article 6.3.

Le nombre de jours de repos base décomptés ne peut pas être augmenté postérieurement à la publication des tours de service individuels.

Si du fait d'un incident d'exploitation le retour à la base du dernier courrier du mois M est retardé, et de ce fait décale sur le mois M+1 les jours de repos base programmés à l'issue de ce courrier, le nombre de jours de repos base ayant été ainsi décalé appartient toujours au quota du mois M et celui du mois M+1 est automatiquement augmenté du même nombre de jours de repos base, sans autre décalage en chaîne possible.

6.3 REGLES D'ATTRIBUTION DES JOURS DE REPOS BASE

Sous réserve de l'accord du PNC ou à sa demande, et dans ce cas sous réserve de l'accord de l'Entreprise, un maximum de 2 jours de repos base relevant du quota du mois M peut déborder sur le mois M-1 ou sur le mois M+1.

Compte tenu de la durée du mois de février, 2 jours de repos base relevant du quota de ce mois, peuvent déborder sur le 31 janvier et/ou sur le 1er mars.

Option 1 :

- Attribution par mois complet d'activité

13 jours mensuels de repos base sont attribués selon les modalités suivantes :

- la (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base (N70) : 1 période de 7 jours consécutifs.

Cette période de jours consécutifs peut, à l'initiative de l'Entreprise, être scindée en une période de 5 jours et une période de 3 jours (N50+N30 ou N30+N50) une fois par an et par PNC, l'année étant appréciée en année IATA.

Dans ce cas une bonification d'un jour de repos base sera attribuée.

Le fractionnement à l'initiative de l'Entreprise n'interviendra pas sur une période mensuelle de jours de repos base accolée devant les congés payés.

- 6 jours de repos base complémentaires répartis dans le mois (5 jours dans le cas de fractionnements de la période mensuelle en deux périodes ne donnant pas droit à bonification).

- Attribution en cas de mois incomplet d'activité

Le nombre mensuel de jours de repos base est réduit en fonction du nombre de jours B* correspondant aux positions administratives suivantes : maladie, inaptitude, accident, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé annuel, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné.

Il est rappelé que les congés exceptionnels d'ordre familial (selon définition de la Convention d'Entreprise du PNC) ne réduisent pas les jours de repos base mensuels.

La (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs est (sont) aussi réduite(s) en fonction du nombre de jours correspondant aux mêmes positions administratives B* (voir tableau page suivante).

Ces réductions sont calculées en fonction du tableau ci-après :

Tableau de prorata des jours de repos base mensuels applicable jusqu'aux plannings d'octobre 2017 :

Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 29 ou 30 j	0	2	4	6	9	11	13	16	18	20	22	25	27
	1	3	5	7	10	12	14	17	19	21	23	26	28
Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 31 j	0	2	4	6	9	11	14	16	18	21	23	26	28
	1	3	5	7	10	12	15	17	19	22	24	27	29
Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 28 j	0	2	4	6	8	10	12	15	17	19	21	23	25
	1	3	5	7	9	11	13	16	18	20	22	24	26
Nombre de Jours de repos base mensuels restants	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Période Mensuelle de jours de repos base en 1 période													
Période mensuelle de jours de repos base consécutifs et stables	7	7	7	6	5	4	4	4	3	3	2	-	-
Période Mensuelle de jours de repos base en 2 périodes													
Périodes mensuelles de jours de repos base consécutifs et stables	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2			
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+			
	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2			

B* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Les absences générant un retrait de 30^{ème}, hors cas précisé en B* ci-dessus, n'abattent pas les droits en jours de repos base des PNC.

Tableau de prorata des jours de repos base mensuels applicable à compter des plannings de novembre 2017 :

Nombre de jours donnant lieu à prorata : mois de 29 ou 30 j	0	2	3	4	6	9	11	13	16	18	20	22	25	27	29
	1			5	7	10	12	14	17	19	21	23	26	28	30
Nombre de jours donnant lieu à prorata : mois de 31 j	0	2	3	4	6	9	11	14	16	18	21	23	26	28	30
	1			5	7	10	12	15	17	19	22	24	27	29	31
Nombre de jours donnant lieu à prorata : mois de 28 j	0	2	3	4	6	8	10	12	15	17	19	21	23	25	27
	1			5	7	9	11	13	16	18	20	22	24	26	28
Nombre de Jours de repos base mensuels restants	13	12	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Période Mensuelle de jours de repos base en 1 période															
Période mensuelle de jours de repos base consécutifs et stables	7	7	6	6	6	5	4	4	4	3	3	2	0	0	-
Période Mensuelle de jours de repos base en 2 périodes															
Périodes mensuelles de jours de repos base consécutifs et stables	5	5	4	4	4	4	3	3	3	2	2				
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+				
	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2				

B* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Les absences générant un retrait de 30^{ème}, hors cas précisé en B* ci-dessus, n'abattent pas les droits en jours de repos base des PNC.

Cas particulier : en cas de période de congés annuels de 10 jours (y compris DEG) sur un mois civil, sans autre absence donnant lieu à prorata, la période mensuelle de jours de repos base consécutifs N sera incrémentée de 1 jour (soit N60), sans pour autant changer le total du droit à repos mensuel.

Option 2 (applicable aux PNC volontaires à compter des plannings d'avril 2018) :

- Attribution par mois complet d'activité

- pour un mois d'au plus 30 jours, 14 jours mensuels de repos base sont attribués selon les modalités suivantes :

- la période mensuelle de jours de repos base (N40) : 1 période de 4 jours consécutifs.
- 10 jours de repos base complémentaires répartis dans le mois

- pour un mois de 31 jours, 15 jours mensuels de repos base sont attribués selon les modalités suivantes :

- la période mensuelle de jours de repos base (N40) : 1 période de 4 jours consécutifs.
- 11 jours de repos base complémentaires répartis dans le mois

Un week-end libre sera garanti par mois à chaque PNC ayant choisi cette option, dès lors qu'il n'aura pas sur ce mois une période de congé ou absence incluant déjà un week-end.

- Attribution en cas de mois incomplet d'activité

Le nombre mensuel de jours de repos base est réduit en fonction du nombre de jours B* correspondant aux positions administratives suivantes : maladie, inaptitude, accident, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé annuel, congé sans solde, congé parental, congé de paternité, temps alterné.

Il est rappelé que les congés exceptionnels d'ordre familial (selon définition de la Convention d'Entreprise du PNC) ne réduisent pas les jours de repos base mensuels.

La période mensuelle de jours de repos base consécutifs est aussi réduite en fonction du nombre de jours correspondant aux mêmes positions administratives B* (voir tableau page suivante).

Ces réductions sont calculées en fonction du tableau ci-après :

Tableau de prorata des jours de repos base mensuels :

Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 29 ou 30 j	0	2	4	6	8	10		12	14	17	19	21	23	25	27	29
	1	3	5	7	9	11		13	15	18	20	22	24	26	28	30
Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 28 j	0	2	4	6	8	10	11	12	14	16	18	20	22	24	26	28
	1	3	5	7	9			13	15	17	19	21	23	25	27	
Nombre de jours de repos base mensuels restants	14	13	12	11	10	9	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Période mensuelle de jours de repos base																
Période mensuelle de jours de repos base consécutifs et stables	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0

Nombre de jours B* donnant lieu à prorata : mois de 31 j	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
Nombre de jours de repos base mensuels restants	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Période mensuelle de jours de repos base																
Période mensuelle de jours de repos base consécutifs et stables	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0

B* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Les absences générant un retrait de 30^{ème}, hors cas précisé en B* ci-dessus, n'abattent pas les droits en jours de repos base des PNC.

Cas particulier : en cas de période de congés annuels de 10 jours (y compris DEG) sur un mois civil, sans autre absence donnant lieu à prorata, la période mensuelle de jours de repos base consécutifs N sera incrémentée de 1 jour (soit N40), sans pour autant changer le total du droit à repos mensuel.

6.4 REGLE D'ATTRIBUTION D'UN JOUR DE REPOS BASE SUPPLEMENTAIRE AU TRIMESTRE (RS)

6.4.1 PERIODE D'ACQUISITION / PERIODE D'ATTRIBUTION

L'attribution du jour de repos base supplémentaire au trimestre (RS) est fonction d'un indice, dit indice RS, calculé en tenant compte de l'activité au cours d'une période précédente dite période d'acquisition.

Période d'acquisition	Trimestre civil d'attribution
Septembre - Octobre - Novembre	Janvier - Février - Mars
Décembre - Janvier - Février	Avril - Mai - Juin
Mars - Avril - Mai	Juillet - Août - Septembre
Juin - Juillet - Août	Octobre - Novembre - Décembre

FA
Je RL
GL

6.4.2 INDICE RS ET ATTRIBUTION

Attribution :

L'attribution du RS est fonction de la somme des indices RS obtenus, pour chaque période d'inactivité, au cours de la période d'acquisition. Lorsque la somme des indices RS est supérieure à 45, le RS n'est pas attribué pour le trimestre civil correspondant.

Pour le temps alterné et le temps partiel parental, un mois d'inactivité à ce titre correspond forfaitairement à un indice RS de 30.

Indice RS :

Nombre de jours consécutifs d'inactivité pris en compte	Indice RS
1	12
2	19
3	23
4	26
5	28
6	30
7	32
8	33
9	34
10	35
11	36
12	37
13	38
14	39
15	40
16	41
17	42
18	43
19	44
20	45
> 20	> 45

Situations prises en compte :

Les situations d'inactivité suivantes incrémentent l'indice RS :

- congé sans solde,
- maladie,
- autorisation d'absence pour soigner un enfant malade,
- absence,
- temps alterné,
- congé parental,
- congé de paternité.

Les situations suivantes n'incrémentent pas l'indice RS :

- temps de repos,
- stage,
- visite médicale,
- congé annuel
- congé exceptionnel d'ordre familial,
- immobilisation diverse,
- accident du travail,
- inaptitude.

PNC bénéficiaires :

Les PNC bénéficiaires du RS sur un trimestre doivent avoir une ancienneté PNC (date de mise en ligne) supérieure ou égale à 6 mois pendant la période d'acquisition correspondante.

Autres dispositions :

La définition du RS est identique à celle des jours de repos base, les mêmes garanties de stabilité que les autres jours de repos base y sont associées.

Le RS peut être positionné, indifféremment, isolé ou accolé aux jours de repos base mensuels.

Le RS est reprogrammé dans la période de référence (le trimestre) s'il a été recouvert par une maladie, une inaptitude ou un accident.

Le repos additionnel ne se confond pas avec le RS.

7. TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS

7.1 LIMITATIONS DANS LE CADRE DU TOUR DE SERVICE INDIVIDUEL

7.1.1 ACTIVITES MATINALES

A la base d'affectation, le PNC ne peut pas se voir attribuer des immobilisations sur ordre, des réserves terrain et/ou des décollages programmés avant 08H00 locale plus de 3 jours calendrier consécutifs.

A la base d'affectation, après 3 jours calendrier consécutifs incluant des immobilisations sur ordre non consécutives, des réserves terrain et/ou des décollages programmés avant 08H00 locale, le décollage éventuel au départ de la base ou la réserve terrain le jour calendrier suivant ne peut être attribué avant 12H00 locale.

7.1.2 NOMBRE DE COURRIERS « MOYEN-TRAJET »

Il n'est pas programmé plus d'un courrier « Moyen-Trajet » en deux services de vol maximum par mois et par PNC.

Un courrier « Moyen-Trajet » compte pour le mois dans lequel il débute.

Dans un mois qui comporte un bloc réserve, cette limitation est portée à deux, la programmation en dehors du bloc réserve restant limitée à un.

Dans le cas d'un bloc réserve à cheval sur deux mois, la limitation sur les deux mois consécutifs est de trois, la programmation en dehors du bloc réserve sur chacun des mois restant limitée à un. En outre, la limitation à l'intérieur du bloc réserve est de 2.

Toutefois, à la suite d'un arrêt pour maladie, inaptitude, accident, le PNC peut se voir attribuer un courrier « Moyen-Trajet » supplémentaire en deux services de vol, si les limitations ci-dessus avaient été atteintes avant l'inaptitude.

Pour les limitations ci-dessus, les courriers « Moyen-Trajet » s'entendent en deux services de vol maximum chacun.

NOMBRE DE COURRIERS ENTRE 2 PERIODES DE JOURS DE REPOS BASE

Il n'est pas programmé hors BR plus de sept rotations long courrier entre 2 périodes de jours de repos base consécutifs et/ou congés, temps alterné.

7.1.3 ARRETS NOCTURNES REDUITS

Il n'est pas programmé plus d'un arrêt nocturne réduit sur 7 jours consécutifs à un même PNC. Toutefois, un second arrêt nocturne réduit peut être effectué par le PNC placé en position de réserve.

7.2 BASES-PLANNING ET LIMITATIONS ASSOCIEES

Le PNC rattaché à une base planning se voit programmer des courriers dont l'aéroport de départ et d'arrivée correspond à sa base planning, sous réserve :

- d'un courrier hors-base planning par PNC et par mois,
- ou
- d'un courrier croisé par PNC et par mois.

En cas de programmation d'une rotation ou de déclenchement sur une rotation au départ d'un aéroport ne correspondant pas à sa base planning, si le PNC n'est pas indifférent base-planning, alors cette rotation devra être précédée au minimum d'un repos et/ou congés et/ou RADD lui assurant un minimum de 3 RNN.

Ces courriers comptent pour le mois dans lequel ils débutent.

Dans un mois qui comporte un bloc-réserve, il n'est pas programmé plus de deux activités du type suivant : courrier croisé, courrier hors-base planning, poursuite sur Roissy d'une réserve terrain ayant débuté à Orly, déclenchement inopiné sur un courrier au départ d'Orly dans le cadre d'une réserve à Roissy et vice versa ; la programmation de courrier croisé ou hors-base planning reste limitée à 1 en-dehors du bloc-réserve.

En cas de bloc-réserve à cheval sur deux mois, la limitation précédente sur les deux mois consécutifs est de 3, la programmation de courrier croisé ou hors-base planning restant limitée à 1 en-dehors du bloc-réserve sur chacun des deux mois.

Ces limitations peuvent être dépassées en cas de volontariat.

7.3 DESIDERATA (DDA)

a) Expression des desiderata et date limite de dépôt

Il ne peut être obtenu qu'un seul desiderata par mois (période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs ou courrier ou courrier + repos base isolés). Lorsque la période mensuelle de jours de repos base consécutifs est fractionnée sans date, elle n'est pas prise en compte dans cette limitation.

La date limite de demande est fixée à l'avant dernier jour du mois M-2 à 08h00 pour le mois M.

Les rotations pré-affectées aux cadres PNC en fonction CCP sont affichées dans chaque division à compter du 20 du mois M-2.

Une répartition équitable des rotations entre l'encadrement PNC et les CCP est respectée (à concurrence de 10% de chaque rotation-type en fonction CCP).

Sur l'ensemble des rotations :

- un seul poste est réservé à la maîtrise de la Division de vol (dans le cas particulier de la famille airbus A320, le poste de maîtrise est ouvert à l'ensemble des Divisions de vol),
- 40% des Hôtesse et Stewards de chaque vol (arrondi à l'unité inférieure) appartiennent à la Division de vol concernée.

Le PNC peut exprimer son desiderata sur une période de jours réputés libres.

Si le PNC n'a pas eu la possibilité d'exprimer son desiderata dans la période comprise entre la date de fin de publication des jours d'immobilisation et la date limite de remise des desiderata (notamment du fait de son absence liée à une rotation), celui-ci peut alors formuler un nouveau desiderata dont la date de dépôt sera repoussée d'une journée (de 2 jours maximum).

b) Types de desiderata

Il est possible d'exprimer les desiderata suivants selon les dispositions définies à l'article 7.3 a) ci-dessus :

- Temps de repos périodique

Il est possible d'exprimer 2 choix de desiderata repos pour la période mensuelle de jours de repos base consécutifs non fractionnée avec date, fractionnée sans date, fractionnée avec une ou deux dates.

Il est possible d'exprimer 1 choix de desiderata repos pour la période mensuelle de jours de repos base consécutifs (non fractionnée avec date, fractionnée sans date, fractionnée avec une ou deux dates) et 1 choix de desiderata « courrier ». Le desiderata « courrier » sera pris en compte en cas de refus du desiderata repos.

Une bonification d'un jour de repos base supplémentaire est accordée au PNC dans le cas où pour un N70 ou son prorata (s'il est option 1), celui-ci exprime et obtient un desiderata repos fractionné sans date hors DDA vol, ou fractionné avec une seule date. Ses jours de repos mensuels (N70) seront scindés en (N50 + N30) ou (N40 + N40) ou (N60 + N20). Ses jours de repos mensuels (N60) seront scindés en (N40 + N30) ou (N50 + N20). Ses jours de repos mensuels (N50) seront scindés en (N40 + N20) ou (N30 + N30).

Il est possible chaque mois de demander le fractionnement de la période mensuelle de jours de repos base consécutifs avec 2 dates (s'il est option 1). L'acceptation sera soumise aux règles d'accord de DDA et à la possibilité de construction du planning.

- Repos base isolés

Il est possible d'exprimer un desiderata de deux jours de repos base consécutifs :

- ❖ soit isolément,
- ❖ soit en deuxième choix associé à un desiderata repos périodique,
- ❖ soit en deuxième choix associé à un desiderata courrier avec ou sans date.

- Courrier

Il est possible d'exprimer 2 choix de « courrier ». Un desiderata « courrier » peut être exprimé avec ou sans date. Dans le cas d'un DDA courrier sans date, à compter d'avril 2018, il sera possible de préciser le nombre de ON de la rotation ou du numéro de vol désidératé.

Un PNC a la possibilité d'indiquer au moment de la pose de son DDA qu'il accepte le scindement de ses repos pour faciliter l'obtention de son DDA. Ce scindement n'est pas abondé d'un jour supplémentaire de repos base.

Un PNC a la possibilité d'indiquer au moment de la pose de son DDA qu'il souhaite un autre vol avec un repos identique en cas de refus d'un DDA vol avec date.

La Division de vol, porte, par affichage, à la connaissance du PNC, le/les courriers le/les plus demandés avec l'indice minimum nécessaire pour l'obtention du desiderata le mois précédent.

- Courrier et Repos base isolé

Il est possible d'exprimer un desiderata « courrier » avec ou sans date (dans le cas d'un DDA courrier sans date, à compter d'avril 2018, il sera possible de préciser le nombre de ON de la rotation ou du numéro de vol désidératé.) et un desiderata de deux jours de repos base consécutifs datés.

- Congés + Période Mensuelle de Jours de Repos base consécutifs

Pour les périodes d'une durée supérieure ou égale à 7 jours de congés :

- ❖ La période mensuelle de jours de repos base consécutifs est, sauf impossibilité réglementaire (visite médicale de licence ou de reprise) ou contractuelle (DDA), accolée devant les congés annuels. Cet accollement n'entraîne pas de retrait de point, et, n'est pas pris en compte comme desiderata.
- ❖ A condition d'en formuler la demande par desiderata supplémentaire (sans retrait de points), l'accolement à l'issue des congés annuels peut se faire sous réserve du respect de l'équilibrage des tours de service individuels.

Pour les périodes d'une durée de 4 à 6 jours de congés :

- ❖ 2 jours de repos base consécutifs sont, sauf impossibilité réglementaire (visite médicale de licence ou de reprise) ou contractuelle (DDA), accolés devant les congés annuels. Cet accollement n'entraîne pas de retrait de point, et, n'est pas pris en compte comme desiderata.

- Courrier avec un autre PNC

Il est possible de formuler un desiderata courrier avec un autre PNC, charge à chacun des 2 PNC d'en faire individuellement la demande en précisant le nom de l'autre PNC. Pour le traitement de ces desiderata l'indice le plus faible sera retenu.

- PNC (tous deux LC) en couple : mariés, partenaires d'un PACS ou concubins

Il est accordé, sans abattement du nombre de points, aux couples PNC LC mariés, partenaires d'un PACS ou concubins – concubinage attesté par l'identité des domiciles légaux et fiscaux situés en France, et sauf demande contraire indiquée par les intéressés :

- ❖ La (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs aux mêmes dates.
- ❖ Un courrier « Long-Trajet » ensemble, sauf impossibilité matérielle (par exemple échéances réglementaires).

Toutefois, si une date ou une destination est mentionnée par les intéressés, la procédure d'abattement des points est normalement appliquée.

Pour l'attribution, l'indice le plus faible est retenu.

- Fête de Noël (DDA repos)

Afin de garantir aux PNC qui le souhaitent d'avoir un repos à Noël au moins une fois tous les 3 ans, l'arbitrage des DDA repos pour la fête de Noël se fera en fonction de l'historique d'engagement sur un courrier le 24 décembre après 12h00 et/ou le 25 décembre sur les 2 dernières années et ensuite en fonction du nombre de points.

c) Barème des points

La possibilité d'exprimer des desiderata est ouverte à tout PNC ayant atteint un an d'ancienneté dans l'Entreprise, quelle que soit sa position administrative, à l'exception des conversions PS/PNC pour lesquelles la possibilité d'exprimer des desiderata est ouverte dès la fin de la période probatoire.

En cas de départage à faire entre 2 PNC, la priorité sera attribuée selon la procédure ci-dessous :

- au 1er avril de chaque année chaque PNC bénéficie de 100 points de base + 1,5 point par année d'ancienneté dans l'Entreprise (disposition applicable au plus tard jusqu'à fin février 2018),

- à compter de fin février 2018 au plus tard (DDA d'avril 2018), chaque PNC bénéficiera de 100 points de base + 1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise (date de départ calcul échelon) placés dans chacun des compteurs de DDA (repos et courrier); à chaque nouvelle année IATA, ces compteurs ne seront pas remis à zéro et seront à nouveau crédités de 100 points de base + 1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise.
- ⇒ à chaque desiderata accordé, cet indice est mis à jour. La priorité est donnée au PNC ayant l'indice le plus élevé,
- ⇒ en cas d'égalité d'indice, la date d'entrée dans l'Entreprise est prise en compte pour départager les PNC,
- ⇒ le retrait des points est effectué comme suit :

Pour les PNC 100% et 92% :

Desiderata courrier :

Option 1 : En cas de demande de desiderata courrier, si le PNC refuse catégoriquement le fractionnement de sa période minimale consécutive, il devra exprimer son refus lors du dépôt de son desiderata.

→ Si le PNC refuse le fractionnement de la période mensuelle de jours de repos base en deux périodes :

- courrier journée - 4 points
- courrier sans date - 6 points
- courrier avec date - 8 points

→ si le PNC ne refuse pas le fractionnement de la période mensuelle de jours de repos base en deux périodes :

- courrier journée - 2 points
- courrier sans date - 3 points
- courrier avec date - 4 points

Option 2 :

- courrier journée - 2 points
- courrier sans date - 3 points
- courrier avec date - 4 points

Desiderata repos (période mensuelle de jours de repos base consécutifs) :

- fractionnée sans date (option 1) - 0 point
- fractionnée avec une date (option 1) - 4 points
- non fractionnée avec date - 6 points
- fractionnée avec deux dates (option 1) - 18 points
- Repos base isolé - 3 points

Pour les PNC en travail alterné :

- * à 50% : le nombre de points retirés est multiplié par 2
- * à 75% : le nombre de points retirés est majoré de 2 points
- * à 66% : le nombre de points retirés est majoré de 2,5 points
- * à 80% : le nombre de points retirés est majoré de 1 point

Sauf pour la période mensuelle de jours de repos base consécutifs fractionnée sans date.

Dans tous les cas impératifs exprimés par écrit par le PNC, la décision d'attribution est prise et notifiée par la division de vol et l'intéressé voit son indice pondéré par une majoration de 50 % des points.

Pour les PNC de retour après interruption d'activité :

A compter de février 2018 (DDA d'avril 2018), leurs compteurs seront conservés et crédités de 100 points +1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise uniquement au titre de l'année de leur retour. Un retrait de 4 points par mois complet d'inactivité (pour l'année de retour), dans le cadre de l'année desiderata à la fois pour le courrier et pour la période mensuelle de jours de repos base consécutifs sera effectué.

Cette mesure s'applique aux PNC présentant un circulant retour ainsi qu'aux PNC à l'issue de la période d'essai ou probatoire.

d) Explication de la non obtention du desiderata

L'information concernant la non obtention du desiderata est donnée aux PNC (casier ou tout nouveau moyen mis en place).

e) Récupération des points du desiderata

Lorsque le courrier demandé en desiderata par un PNC n'a pas été effectué du fait de l'Entreprise, les points associés à ce desiderata lui sont automatiquement restitués.

f) Cas particulier de motifs de refus

Au-delà des règles d'obtention de DDA, les cas suivants ne seront pas acceptés :

- DDA MS ou 2 J laissant 1 à 2 jours sans activité devant des congés ou du TAF

g) Particularités des escales historiquement peu demandées (dispositions applicables à compter des plannings de janvier 2018)

Chaque année, l'entreprise courant février (en amont des DDA d'avril) calculera et affichera la demande et la réalisation destination par destination en desiderata vol pour l'année civile écoulée.

Sur la base des vingt escales les moins desideratées et réalisées sur l'année civile écoulée et pour l'année IATA à venir, toute demande de DDA vol sur ces escales-là ou sur les rotations dérogatoires ou adaptées (cf 3.2.4) créditera des points DDA dès lors que le vol aura été réalisé ; selon le barème suivant :

Pour les PNC 100% et 92% :

Option 1 : si le PNC refuse catégoriquement le fractionnement de sa période minimale consécutive, il devra exprimer son refus lors du dépôt de son desiderata.

→ Si le PNC refuse le fractionnement de la période mensuelle de jours de repos base en deux périodes :

- courrier sans date + 4 points
- courrier avec date + 3 points

→ si le PNC ne refuse pas le fractionnement de la période mensuelle de jours de repos base en deux périodes :

- courrier sans date + 8 points
- courrier avec date + 6 points

Option 2 :

- courrier sans date + 8 points
- courrier avec date + 6 points

Pour les PNC en travail alterné :

- * à 50% : le nombre de points ajoutés est multiplié par 2
- * à 75% : le nombre de points ajoutés est majoré de 2 points
- * à 66% : le nombre de points ajoutés est majoré de 2,5 points
- * à 80% : le nombre de points ajoutés est majoré de 1 point

Lorsque le courrier demandé en desiderata par un PNC n'a pas été effectué du fait de l'Entreprise, les points associés à ce desiderata lui sont maintenus.

Tout vol issu de cette liste de vingt destinations et effectué soit par construction, soit par échange de rotations, soit lors d'un bloc réserve, créditera le compteur de point DDA de 3 points.

L'incrémentation du compteur se fera au plus tard sur le mois après la réalisation du vol.

7.4 CONNAISSANCE DES TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS

7.4.1 CONNAISSANCE PREVISIONNELLE DES PERIODES MENSUELLES DE JOURS DE REPOS BASE CONSECUTIFS

Le PNC a la possibilité d'obtenir une connaissance prévisionnelle de la date de ses jours de repos base et ce, au plus tard dans les 6 jours qui précèdent la publication du tour de service individuel.

Le positionnement de cette période n'est qu'indicatif. En tout état de cause, les dates réelles de programmation sont celles figurant sur le tour de service individuel publié au plus tard le 25 du mois M-1.

7.4.2 CONNAISSANCE PREVISIONNELLE DES IMMOBILISATIONS

Le PNC peut connaître l'état de la prévision de ses jours d'immobilisations (par exemple : bloc réserve, congé annuel, vols de contrôle, stages, etc...), le 22 du mois M-2. La consultation se fait par CREW.

L'Entreprise garde la maîtrise de la nature des jours d'immobilisation qu'elle prévoit au mois M-2.

L'Entreprise peut être amenée à programmer une immobilisation postérieurement au 22 du mois M-2 et ce jusqu'à la date de publication des tours de service individuels. Dans ce cas, elle en informe au plus tôt le PNC par SMS ; celui-ci peut alors formuler un nouveau desiderata, si celui qu'il avait posé et/ou obtenu était touché par cette modification.

L'Entreprise se réserve le droit d'effectuer toutes modifications d'immobilisations nécessaires en suivi, en respectant les DDA obtenus.

7.4.3 PUBLICATION

Les tours de service individuels du mois M sont disponibles au plus tard le 25 du mois M-1.

Si la publication des tours de service individuels n'a pu être effectuée aux dates prévues ci-dessus, le PNC qui, du fait d'une période de congé débutant le lendemain, d'une période mensuelle de jours de repos base consécutifs, d'une période de jours de repos base, d'un temps de repos post courrier débutant le jour même, ne peut avoir aucune activité programmée jusqu'à la fin du mois M-1, se verra adresser un SMS l'informant de sa première tâche du mois M.

7.4.4 ETUDE ANTICIPATION DES TDS

Un groupe de travail sera lancé afin d'étudier la possibilité de publier les TDS le 15 du mois précédent.

7.5 STABILITE DES TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS

Après leur publication, les tours de service individuels sont stables, hormis les périodes de bloc réserve qui sont, par définition, instables.

Les activités initialement programmées peuvent néanmoins être modifiées ou supprimées sur un tour de service mais dans un cadre restreint précisé ci-après.

La déstabilisation éventuelle s'apprécie sur une programmation en continu, c'est-à-dire pouvant toucher deux tours de service individuels consécutifs.

7.5.1 MODIFICATION DE L'ACTIVITE AVANT ENGAGEMENT DU TSV A LA BASE : (VOIR TABLEAU CI-APRES)

❖ Rotations :

1. rotation annulée pour l'ensemble de l'équipage,
2. modification dans la rotation touchant le type avion ou l'itinéraire, ou l'horaire, ou la composition d'équipage,
3. impossibilité contractuelle (limitations...) ou réglementaire (passeport, visa, spécialisations...).

Dans les cas visés ci-dessus, le tour de service individuel peut être déstabilisé.

La reprogrammation devra conserver le plus possible le tour de service individuel initial, sans pour autant générer de dispersion importante, et en tout état de cause :

- Le(les) jour(s) de repos base (N ou J) est (sont) maintenu(s) stable(s) aux dates initialement programmées.
- les desiderata obtenus sont maintenus stables.



En outre les activités initialement programmées peuvent néanmoins être modifiées ou supprimées sur un tour de service individuel pour des raisons de nécessité planning, mais dans un cadre restreint précisé comme suit :

- soit avec l'accord du PNC,
- soit par une autre activité (exception faite du desiderata), donnant le(s) même(s) jour(s) de repos base (N et J) que celui (ceux) initialement prévu(s),
- soit pour un motif de dispersion en cas de tension planning, mais selon les dispositions définies au 7.5.9.

Tableau récapitulatif :

	Ensemble de l'équipage		Tour de service individuel	
	Stable	Pas de garantie de stabilité	stable	Pas de garantie de stabilité
Rotation annulée	N, J et DDA	-	N, J et DDA (sauf accord du PNC)	-
Modification rotation	N, J et DDA	-	N, J et DDA (sauf accord du PNC)	-
Impossibilité contractuelle ou réglementaire	-	-	N, J et DDA	

7.5.2 MODIFICATION DE L'ACTIVITE APRES ENGAGEMENT DU TSV A LA BASE : (VOIR TABLEAU)

Le PNC peut se voir attribuer un courrier de substitution (dispositions définies au 4.2) ou le PNC peut être libéré de service (dispositions définies au 4.2) dans les cas suivants :

1. rotation annulée pour tout ou partie de l'équipage
2. impossibilité contractuelle (limitations...)
3. réglementaire (documents nécessaires à la mission)
 - a) du fait de l'Entreprise,
 - b) du fait du PNC

Dans le cas d'un courrier de substitution celui-ci doit rentrer à la base au plus tard le jour du retour prévu du courrier initialement programmé, sauf accord du PNC et doit garantir la stabilité des jours de repos base initialement programmés, sauf accord du PNC.

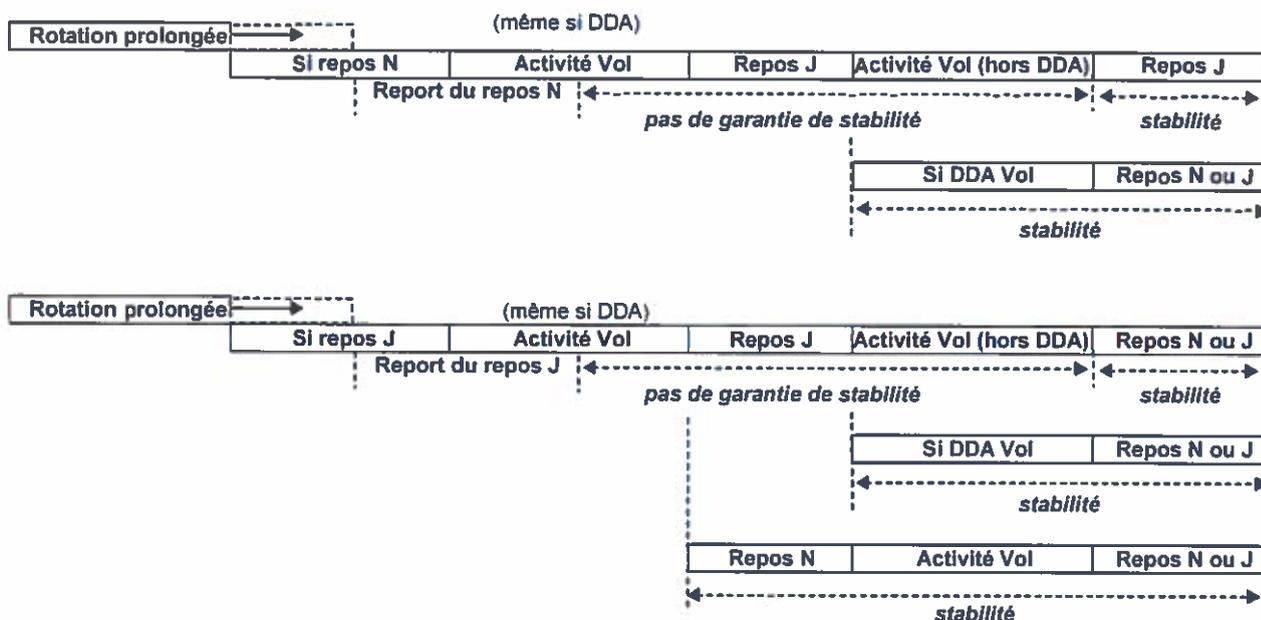
Dans le cas d'une libération de service :

- le (les) jour(s) de repos base consécutifs est (sont) maintenue(s) stable(s) aux dates initialement programmées ; le (les) jours de repos base isolé(s) (J) est (sont) maintenue(s) stable(s) aux dates initialement programmées sauf dans le cas d'une modification de l'activité du fait du PNC.
- les desiderata obtenus sont maintenus stables.

Tableau récapitulatif :

		Ensemble de l'équipage		Tour de service individuel	
		Stable	Pas de garantie de stabilité	Stable	Pas de garantie de stabilité
Rotation annulée ou Modification rotation	Vol de substitution	N, J et DDA	-	N, J et DDA	-
	Libération de service	N, J et DDA	-	N, J et DDA	-
Impossibilité Contractuelle (limitations...)	Vol de substitution	-	-	N, J et DDA	-
	Libération de service	-	-	N, J et DDA	-
Impossibilité Réglementaire (fait Compagnie)	Vol de substitution	-	-	N, J et DDA	-
	Libération de service	-	-	N, J et DDA	-
Impossibilité Réglementaire (fait PNC)	Vol de substitution	-	-	N, J et DDA	-
	Libération de service	-	-	N, DDA	J

7.5.3 PROLONGATION DU TEMPS D'ENGAGEMENT D'UNE ACTIVITE.



❖ Cas particulier du retard au retour d'un courrier prévu à l'article 4.5

- Si le positionnement du N.E.T. déstabilise la suite du TDS, la période située entre la fin du RPC et le N.E.T. peut être reportée avec l'accord explicite du PNC sous forme de RADD reporté selon les dispositions de l'article 4.7.4.

7.5.4 PRISE DE REPOS ADDITIONNEL EN ACCOLE

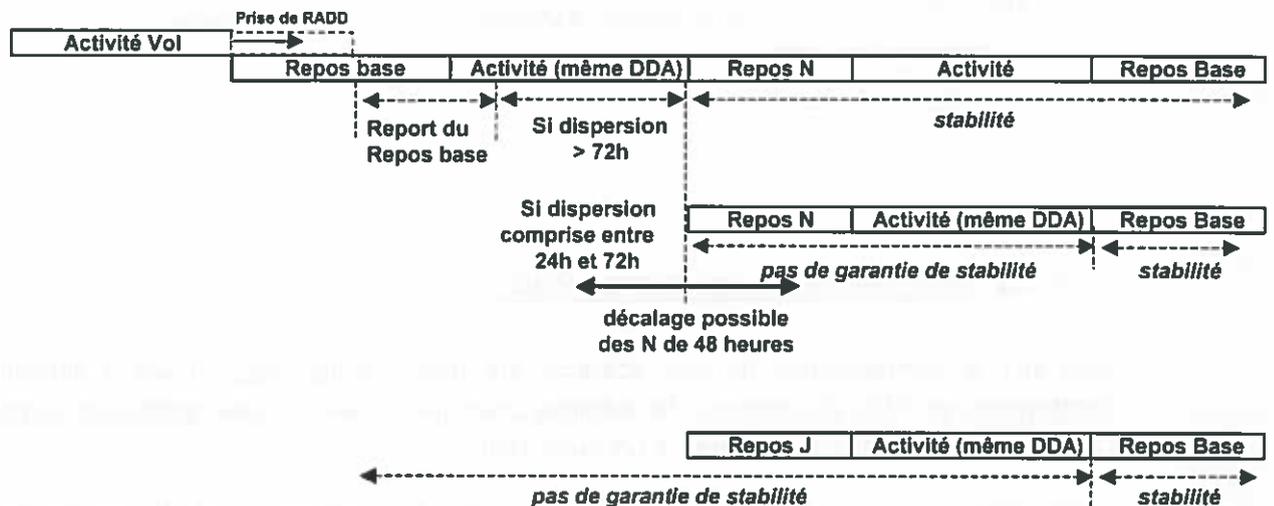
Si le positionnement du repos additionnel accolé à l'issue du courrier modifie la suite du tour de service initialement programmé, tout ou partie du repos additionnel est reporté selon les dispositions définies à l'article 4.7.4, sauf demande contraire du PNC.

Dans le cas où le PNC demande le positionnement de son repos additionnel accolé, son tour de service initial (activité et repos) n'est pas garanti stable :

- ⇒ un desiderata « vol » s'il s'agit de l'activité directement touchée ou s'il s'agit de la première activité suivant l'activité déstabilisée (par la prise de repos additionnel) n'est pas garanti stable,
- ⇒ la(les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs peut(vent) être décalée(s) en amont ou en aval d'un maximum de 48 heures, dès lors que son(leur) maintien aux dates initialement prévues génère une dispersion de 24 à 72 heures ; elles ne sont pas garanties stables si elles sont touchées directement par le positionnement du repos additionnel.
- ⇒ la reprogrammation nécessaire maintient les jours de repos base initialement programmés à compter de ceux initialement prévus à l'issue de l'activité suivant l'activité supprimée sur le tour de service individuel par le positionnement du repos additionnel.

La reprogrammation nécessaire doit permettre de rétablir le plus rapidement possible un tour de service individuel stable sans pour autant générer de dispersion importante.

Dans le cas où les tâches à placer ne permettraient pas de réaliser l'alinéa précédent, le PNC peut être placé en position d'alerte à domicile définie à l'article 7.5.8.



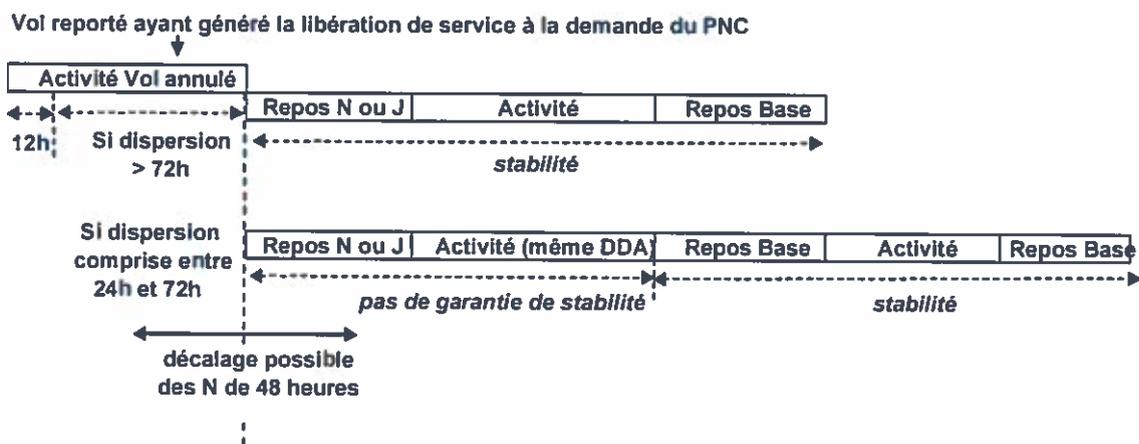
7.5.5 LIBERATION DE SERVICE SUITE A UN VOL REPORTE

Dans le cas où, conformément à l'article 4.6.3.1, le PNC demande à être libéré de service suite à un vol reporté, son tour de service initial (activité et repos) n'est pas garanti stable :

- ⇒ un desiderata « vol » s'il s'agit de l'activité directement touchée ou s'il s'agit de la première activité suivant l'activité déstabilisée (par la libération de service) n'est pas garanti stable,
- ⇒ la(les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs peut(vent) être décalée(s) en amont ou en aval d'un maximum de 48 heures, dès lors que son(leur) maintien aux dates initialement prévues génère une dispersion de 24 à 72 heures,
- ⇒ la reprogrammation nécessaire maintient les jours de repos base initialement programmés à compter de ceux initialement prévus à l'issue de l'activité suivant l'activité supprimée sur le tour de service individuel par la libération de service.

La reprogrammation nécessaire doit permettre de rétablir le plus rapidement possible un tour de service individuel stable sans pour autant générer de dispersion importante.

Dans le cas où les tâches à placer ne permettraient pas de réaliser l'alinéa précédent, le PNC peut être placé en position d'alerte à domicile définie à l'article 7.5.8.



7.5.6 DESTABILISATION DU FAIT DU PNC :

Dès qu'il a connaissance de son absence sur une activité programmée à l'initiative de l'entreprise, un PNC doit prévenir l'entreprise pour que celle-ci puisse réattribuer au plus vite l'activité initialement programmée à un autre PNC.

Toute absence devra être prévenue au plus tard 45 minutes avant l'heure de pointage programmée.

Suite à une maladie, inaptitude, accident, absence ou autres cas d'indisponibilité du fait du PNC (suspension du contrat, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé exceptionnel d'ordre familial, convenance personnelle sur communication, journée joker,...), aucune stabilité du planning (activité ou repos) n'est garantie au PNC concerné, notamment :

- la stabilité de la(des) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs peut ne pas être garantie,
- la stabilité des desiderata peut ne pas être garantie.

La reprogrammation nécessaire doit permettre de rétablir le plus rapidement possible un tour de service individuel stable ; le suivi lors de la reconstruction ne déstabilise pas plus de deux jours off par période d'absence sur la période publiée.

Dans le cas où les tâches à placer ne permettraient pas de réaliser les alinéas ci-dessus, le PNC peut être placé en position d'alerte à domicile définie à l'article 7.5.8.

Le courrier initial qui suit immédiatement l'arrêt maladie (le jour suivant) sera maintenu sauf annulation du courrier initial ou reprogrammation de la suite du TDS rendue nécessaire pour un meilleur équilibrage ou une meilleure utilisation.

En tout état de cause une reprogrammation complète et stable intervient à l'issue de la première activité qui lui sera programmée.

7.5.7 CAS PARTICULIER DU RETARD DU PNC / ALERTE TERRAIN

Le PNC doit prévenir de son retard avant l'heure de pointage programmée, sauf en cas de force majeure.

Si le PNC, hors BR, se présente au pointage avec un retard inférieur à 2h30, et qu'il n'assure pas son courrier, il peut être placé en position d'alerte terrain le jour même (l'alerte terrain est régie par les mêmes règles que la réserve terrain, règles définies aux articles 5.2.2 a) et 5.2.2 b). Le PNC est alors déclenché prioritairement aux autres PNC de réserve, de préférence sur un vol similaire.

Dans le cas où le PNC ainsi placé d'alerte terrain n'est pas déclenché sur un vol, il peut être placé en position d'alerte à domicile le jour suivant, dans les conditions définies à l'article 7.5.8. Ces journées d'alerte terrain et d'alerte à domicile ne sont pas incluses dans la limitation en nombre de jours de BR réellement effectués.

Dans ce cas, la (les) période(s) mensuelles (s) de repos base, initialement programmée(s) ne seront pas déstabilisée(s).

En tout état de cause une replanification complète et stable intervient à l'issue de la première activité qui lui sera programmée.

- pour une réserve :
 - s'il a prévenu de son retard avant l'heure de sa plage de réserve
 - s'il arrive dans un délai d'une heure après l'heure de début de sa plage de réserve.

Alors, le PNC en retard pourra être maintenu de réserve et sa plage de réserve pourra être prolongée de la valeur de son retard.

Dans le cas où le PNC arrive avec plus d'une heure de retard, s'il ne lui est pas attribué une nouvelle activité, alors le PNC sera considéré comme absent. (Absence prévenue s'il a prévenu de son retard).

7.5.8 ALERTE A DOMICILE

Le PNC peut être placé en position d'alerte à domicile pour une période maximale de 2 jours :

- l'alerte à domicile comporte une plage de contact d'une durée maximale de 10 heures ; 2 alertes à domicile sont séparées par une durée minimale de 12 heures dont 1 RNN,
- l'alerte à domicile comporte une plage dite d'activité d'une durée maximale de 10 heures. Cette plage est décalée de 2 heures maximum par rapport à la plage de contact,
- lorsque le PNC est placé d'alerte à domicile, ces 2 plages lui sont notifiées,

- le PNC d'alerte à domicile est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de décollage programmé se situe dans sa plage d'activité dès lors qu'il y a un minimum de 3h30 entre le contact téléphonique et l'heure de départ programmé,
- l'alerte à domicile ne peut être transformée en réserve,
- l'alerte à domicile n'est pas incluse dans la limitation en nombre de jours de BR réellement effectués.

Le PNC est alors déclenché prioritairement à un PNC de réserve, pour tout courrier répondant aux dispositions précisées ci-dessus.

En tout état de cause, une replanification complète et stable intervient à l'issue de la première activité qui lui sera programmée.

7.5.9 REGLES DE DESTABILISATION POUR CAUSE DE DISPERSION

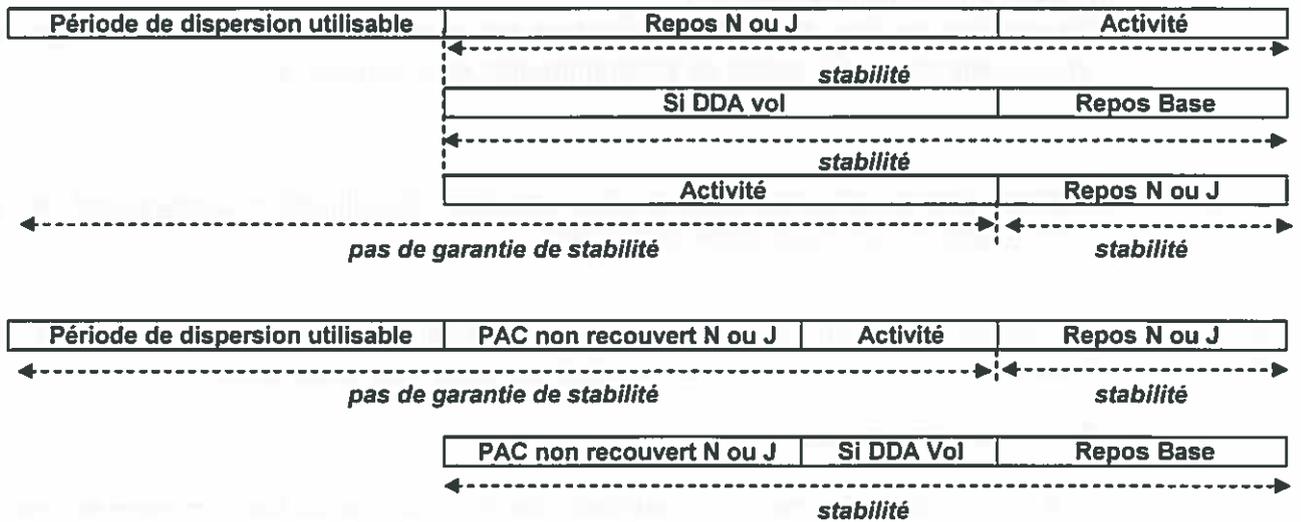
En suivi, une activité peut être attribuée à un PNC dont le tour de service individuel comporte une période de dispersion égale ou supérieure à 24 heures.

Cette reprogrammation partielle doit se faire en conservant le(s) même(s) jours de repos base (N et J) que celui (ceux) initialement prévu(s) (N et J) et les desiderata obtenus.

Un PNC doit, le dernier jour d'activité précédant une telle dispersion égale ou supérieure à 24 heures figurant sur son tour de service individuel :

- vérifier si d'éventuelles informations lui ont été adressées par l'intermédiaire d'un SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) dans le cas d'un courrier croisé ou hors base planning,
- enfin, dès le début de la période de dispersion, être en mesure de prendre connaissance d'une nouvelle activité que l'Entreprise lui aurait attribuée au moyen des procédures de contact en vigueur.

N.B. : La protection avant-courrier n'est pas une dispersion.

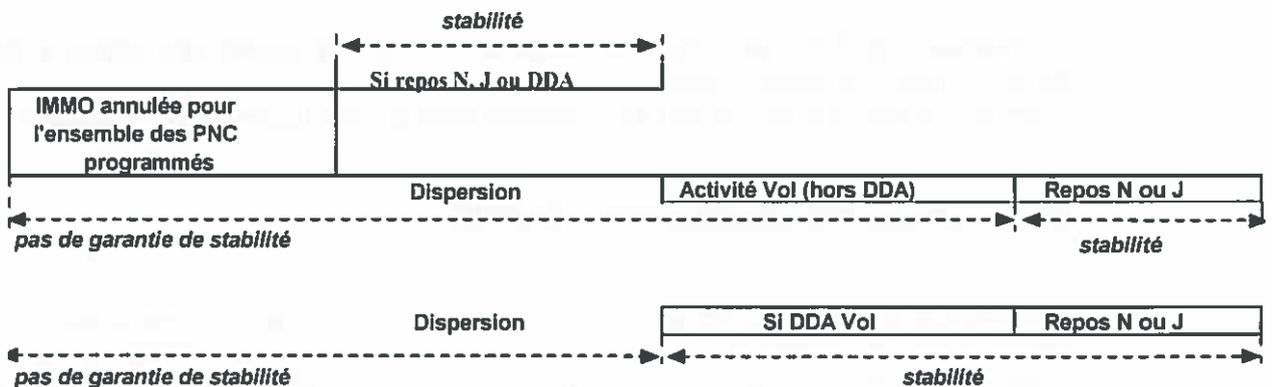


7.5.10 IMMOBILISATIONS SUR ORDRE :

a) immobilisation annulée pour l'ensemble des PNC programmés

- la(les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs est (sont) maintenue(s) stable(s) aux dates initialement programmées.
- les desiderata obtenus sont maintenus.
- les jours de repos base (J) initialement programmés, sont garantis stables.

La reprogrammation nécessaire maintient les jours de repos base initialement programmés à compter de ceux prévus derrière l'activité supprimée sur le tour de service individuel.



b) stage annulé individuellement

La stabilité du tour de service individuel est garantie dans le cas d'un stage annulé individuellement pour cause de programmation en « surbook ».

c) immobilisation chutant du fait d'un incident d'exploitation prolongeant le temps d'engagement de l'activité qui la précède.

La reprogrammation nécessaire devra conserver le plus possible le tour de service individuel initial, sans pour autant générer de dispersion importante.

Et, en tout état de cause :

- la(les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs est (sont) maintenue(s) stable(s) aux dates initialement programmées.
- les desiderata obtenus sont maintenus.
- les jours de repos base (J) initialement programmés à l'issue du courrier sont garantis stables.

8. ESCALES PREFERENTIELLES DE DECOUCHER

Un PNC aura la possibilité chaque mois d'exprimer une ou plusieurs escales préférentielles de décrocher dans l'outil informatique Crew.

L'élaboration planning cherche à maximiser la satisfaction des escales préférentielles de décrocher en maintenant constante la couverture de l'exploitation.

Les résultats de satisfaction seront publiés chaque mois.

Cette possibilité ne remettra pas en cause l'expression et la satisfaction de DDA.

9. MODALITE DE CONTACT ENTRE L'ENTREPRISE ET LE PNC

L'ensemble des PNC est doté d'un téléphone portable pouvant être utilisé à des fins personnelles et professionnelles.

L'entreprise prend à sa charge l'abonnement ainsi qu'une heure de communication.

9.1 UTILISATION ENTREPRISE → PNC

L'entreprise communique les informations émanant notamment des services de la pré-planification, de l'élaboration et du suivi, par l'intermédiaire d'un SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) sur le mobile du PNC.

Après leur publication, les tours de service sont réputés stables.

Ce moyen de contact respecte la vie privée et le repos du PNC.

Après publication des tours de services :

Les tours de service sont réputés stables. Toutefois des modifications du fait de l'Entreprise ou du PNC peuvent être nécessaires. Dans ce cas l'information est communiquée au PNC par SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) sur le mobile du PNC. Le PNC est tenu de prendre connaissance d'un éventuel message au plus tard à la fin d'un courrier ou à la fin d'un repos ou d'un congé.

9.1.1 ACTIVITE ANNULEE

En cas de rotation annulée pour l'ensemble de l'équipage ou de modification touchant le type avion, la rotation, l'itinéraire, l'horaire ou la composition équipage, l'Entreprise en informera le PNC dès connaissance de la modification.

Si l'information d'annulation est communiquée au PNC avant J-1 21h00, l'Entreprise pourra lui attribuer :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé au plus tard à J-1 14h00,
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,

Dès lors que l'information d'annulation est communiquée au PNC entre J-1 21h01 et le jour J avec un préavis de 2h30 avant l'heure de pointage programmée de son activité initiale, une activité de remplacement dans la même journée pourra lui être attribuée. Le début de la nouvelle activité devra être au plus tôt à l'heure de début de l'activité initiale et au plus tard dans les 4 heures suivant l'heure de début de l'activité initiale. Dans ce cas l'information sera communiquée par SMS et dans la mesure du possible en même temps que l'information d'annulation.

9.1.2 DISPERSION CREEES ENTRE J ET J+6

A) En cas de modification du tour de service du fait d'un aléa d'exploitation, d'une prise de RADD accolé ou d'une pose de journée Joker

Lorsque le PNC est en situation de dispersion du fait d'un aléa d'exploitation (retour anticipé ou retardé d'un courrier précédent), d'une prise de RADD accolé ou d'une pose de journée Joker, l'Entreprise pourra lui attribuer :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé au plus tard à J-1 14h00,
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,
- une activité de remplacement à J dont l'heure programmée de pointage est égale ou supérieure à 11h45 si le SMS est envoyé entre J-1 21h01 et J. Dans ce cas, l'heure d'envoi du SMS devra respecter un délai de 12 heures avant l'heure programmée de pointage de la nouvelle activité.

Le PNC devra donner son accord pour réaliser la nouvelle programmation ; la non acceptation n'étant pas considéré comme une déstabilisation du fait du PNC.

Si le premier jour de dispersion n'a pu être utilisé, cette procédure sera applicable pour les dispersions suivantes jusqu'à J+6.

En tout état de cause, une replanification complète et stable intervient à l'issue de la première activité qui lui sera programmée. La reprogrammation des activités respectera les règles de stabilités de l'article 7.5.

B) En cas de modification du tour de service du fait du PNC

Le suivi planning reconstruit son tour de service dès qu'il a connaissance de son absence et envoie un SMS lui indiquant sa première activité suivant son absence.

Une nouvelle activité sera programmée à R (R étant le jour de sa reprise d'activité) selon les modalités suivantes :

- 1) Si l'entreprise a connaissance de son absence à R-2 elle pourra lui attribuer :
 - une nouvelle activité à R si le PNC est informé par un SMS envoyé au plus tard à R-1 14h00,
 - une nouvelle activité à R dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé par un SMS envoyé à R-1 entre 14h01 et R-1 21h00,
- 2) Si l'entreprise a connaissance de son absence à R-1, la nouvelle activité programmée respectera au minimum un délai de prévenance de 14h00 par rapport à l'heure d'envoi du SMS.

En tout état de cause, une replanification complète et stable intervient à l'issue de la première activité qui lui sera programmée. La reprogrammation de nouvelles activités respectera les règles de stabilité de l'article 7.5

9.1.3 DISPERSION ISSUE DU TDS

Les dispersions issues des tours de service seront utilisées selon les modalités suivantes :

Dès lors qu'un SMS informant le PNC de sa nouvelle activité aura été émis par l'Entreprise :

- Jusqu'à J-2 21H00, le PNC doit se conformer à sa nouvelle programmation,
- de J-2 21h01 à J-1 21h00, s'il accepte et effectue la programmation demandée le PNC bénéficiera d'un repos additionnel de 12 heures reportable ou payable dans les mêmes conditions qu'aux articles 4.7.4 et 4.7.5. En l'absence de confirmation d'acceptation, le planning initial est conservé,
- à compter de J-1 21h01, s'il accepte et effectue la programmation demandée le PNC bénéficiera d'un repos additionnel de 24 heures reportable ou payable dans les mêmes conditions qu'aux articles 4.7.4 et 4.7.5. En l'absence de confirmation d'acceptation, le planning initial est conservé.

NB : - Sont également considérées comme dispersions issues du TDS :

- Toutes dispersions issues d'une reconstruction qui sont connues depuis 7 jours ou plus
- Toutes dispersions issues d'une reconstruction positionnées au minimum 6 jours après l'activité initiale.

La reprogrammation de nouvelles activités respectera les règles de stabilité de l'article 7.5.

Lorsque le PNC est en activité, pendant son temps de service, l'Entreprise peut le contacter sur son téléphone portable (exemple : contact avec le CC d'un vol à l'initiative du PCC dans le cadre d'une touchée.)

En cours de courrier, le PNC peut également être contacté par SMS pour modification de rotation ou information. Les dispositions actuelles d'informations par l'escale sont conservées

9.2 UTILISATION PNC → ENTREPRISE

Le téléphone portable peut être utilisé dans le sens PNC vers Entreprise dans les cas suivants :

- pour les CCP/CC :
 - confirmation des vols,
 - gestion de la touchée (cible avion),
 - communication en cas d'aléa, en particulier en cas de rotation dissociée PNT/PNC, dans le respect des prérogatives du CDB
- pour tous les PNC :
 - impossibilité d'assurer une activité,
 - pour confirmer l'acceptation d'un courrier en cas d'utilisation d'une dispersion,

9.3 RESPECT DE LA VIE PRIVÉE DES PNC

Air France s'engage à ne pas appeler un PNC sur son téléphone entreprise en dehors de ses périodes d'activité et des cas prévus ci-dessus ou sur son téléphone de contact si le PNC a décidé d'utiliser son téléphone portable comme téléphone de contact et déclare son numéro comme tel.

Air France s'engage également à conserver la confidentialité des numéros de téléphone de chaque PNC ; ceux-ci ne seront pas communiqués à des tiers comme à toute personne qui n'en a pas un besoin opérationnel.

9.4 SUIVI

Un comité de suivi spécifique sera chargé de :

- vérifier le bon fonctionnement des modalités ci-dessus,
- de proposer toute solution permettant de les améliorer,
- de s'assurer de leur adaptation aux besoins respectifs du PNC et de l'Entreprise ainsi qu'aux réalités concrètes de leur environnement,
- d'examiner les évolutions technologiques susceptibles d'améliorer la communication entre l'entreprise et le PNC.

10. E-LEARNING

Les parties signataires souhaitent poursuivre et développer la réalisation des modules adaptés par le biais du e-learning. Aussi, l'ensemble des PNC des différents régimes d'emploi se verront attribuer chaque année IATA une journée e-learning.

Les règles de mise en œuvre de cette journée sont les suivantes :

- La direction déterminera pour une année donnée les modules e-learning à réaliser au titre de cette journée et les communiquera aux PNC via un Mémo PNC
- Un délai minimum de trois mois entre l'envoi des liens permettant de réaliser un e-learning donné et l'obligation de l'avoir réalisé sera respecté par la Direction.
- Le PNC réalisera, les modules e-learning qui auront été déterminés par la Direction en début d'année IATA. Le PNC n'aura pas pour obligation de réaliser son module e-learning sur cette journée spécifique, sous réserve de respecter l'échéance propre à l'e-learning à réaliser.
- A titre absolument exceptionnel, il sera possible de lancer un e-learning dit « urgent » d'une durée réduite (15 minutes) et comprise dans le volume maximal annuel par PNC, pour répondre à une obligation réglementaire ou une évolution impérieuse du produit. Ceci en instaurant un délai raisonnable et minimal de réalisation.
- Concernant les domaines éligibles au e-learning, il sera privilégié des domaines qui, par leur caractère « savoir » peuvent être dispensés par le e-learning.
- Le volume maximal d' e-learning au titre de cette journée sera de 5h par an et par PNC.
- Pour ceux qui souhaitent effectuer ce e-learning sur le lieu de travail, un espace à cette attention sera mis à leur disposition.
- Modalités pratiques de positionnement de cette journée :

Sur une journée de dispersion, il pourra être positionné une journée de formation en e-learning, identifiée dans les plannings. Pour programmer une formation en e-learning, il faut avoir la disponibilité planning permettant de programmer l'équivalent d'une activité sol de 04h00 dans la plage 07h30-18h00.

Cette journée de formation en e-learning ne rentrera pas dans le décompte du nombre de jours d'activité.

Cette journée de dispersion ne sera pas utilisable par l'entreprise pour affecter une activité.

En phase de suivi, il sera possible de positionner cette journée de e-learning aux PNC ne l'ayant pas encore eue dans leur planning de l'année IATA en cours ; par exemple : lors de reconstruction suite absence, annulation d'une activité en exploitation ...

En cas de non maintien de cette journée (absence du PNC, aléas d'exploitation, ...), une nouvelle journée d'e-learning sera programmée avant la fin de l'année IATA soit lors de la reconstruction soit lors de la construction d'un autre TDS.

11. CAS EXCEPTIONNELS

Des limitations peuvent être augmentées avec l'accord d'une des Organisations Syndicales signataires, dûment consultées.

Après consultation de toutes les organisations syndicales, il peut être dérogé, par accord entre Air France et l'une d'elles, aux dispositions du présent chapitre.

Chaque organisation syndicale recevra copie des dérogations accordées.

Les termes de l'accord seront alors communiqués à tous les signataires.

ANNEXE DU CHAPITRE F – ROTATIONS DEROGATOIRES

A chaque saison IATA, une liste de rotations dérogatoires sera présentée aux organisations syndicales représentatives signataires. Parmi cette liste, quatre destinations seront choisies par les organisations syndicales représentatives signataires pour la saison IATA sur le principe de la majorité représentative ; c'est-à-dire que le choix formulé par l'organisation professionnelle ayant la plus forte représentativité est retenu. Si celle-ci n'exprime pas de choix, alors on passe à la suivante et ainsi de suite. Si aucune organisation professionnelle ne se positionne alors c'est le choix de l'entreprise qui est retenu.

Ces dérogations peuvent être appliquées à l'ensemble des rotations réalisées par des PNC de régime d'emploi Long Courrier, qu'elles soient Long ou Moyen Trajet.

Cette liste sera établie en appliquant à l'ensemble du programme de la saison concernée les règles suivantes :

1. LIMITATION EN PROGRAMMATION PAR SERVICE DE VOL

Les limitations par service de vol définies dans le tableau suivant devront être respectées :

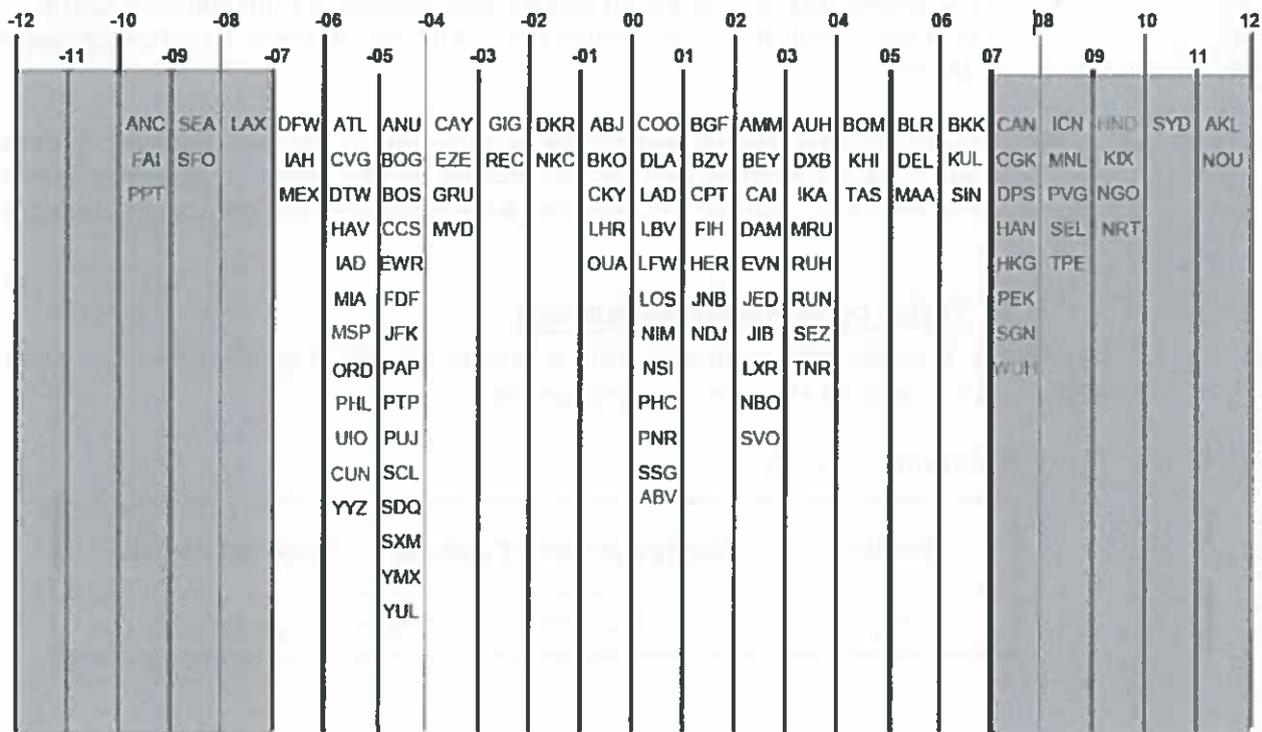
Période de vol programmée	Temps de service de vol maximum en programmation	Nombre d'étapes maximum en fonction en programmation
Inférieure ou égale à 9h00	13h30	4
De 9h01 à 10h00	13h30	2 dont 1 ≤ 3h00 (*)
De 10h01 à 12h00	13h30	1
De 12h01 à 15h00	PV + 1h30	1

(*) dans le cadre de cette limitation, les heures de MEP sont comptabilisées à 100 % de leur durée.

2. LIMITATION EN TEMPS DE REPOS EN ESCALE

La durée des temps de repos en escale est fixé en fonction du nombre de méridiens traversés, de la durée du vol aller et du temps de service précédent. La durée du temps de repos en escale est déterminé selon le tableau suivant :

Période de vol programmée	Nombre maximum de méridiens traversés	Temps de repos minimum en escale	Temps d'arrêt minimum en escale
≤ 6 heures	Pas de condition	Sup(10h00 ; TS précédent)	Sup(11h45 ; TS précédent + 1h45)
Vol ouvert > 6 heures et ≤ 9h30	< 4	Sup(10h15 ; TS précédent)	Sup(12h ; TS précédent + 1h45)
> 6 heures et ≤ 9h30	Pas de condition	18h15	20h
> 9h30 et ≤ 12h00	< 7	22h15	24h
> 9h30 et ≤ 12h30	≥ 7	34h15	36h
> 12h00 et ≤ 12h30	< 7	34h15	36h
> 12h30	Pas de condition	46h15	48h



Les temps de repos en escale du tableau de l'article 2 « Limitation en temps de repos en escale » sont réductibles en exploitation :

- La réduction est de 2 heures au maximum si le temps d'arrêt en escale est inférieur ou égal à 24 heures,
- La réduction est de 4 heures au maximum si le temps d'arrêt en escale est supérieur à 24 heures.

Les limitations de temps d'arrêt avant vol (TAV) peuvent être réduites pour les rotations dérogoires dans la limite inférieure de 20 heures.

D'autres règles de dérogations sur les temps d'arrêt en escale pourront être présentées. Dans ce cas, l'unanimité des organisations syndicales représentatives signataires devra être obtenue.

3. LIMITATION EN DENSITE

Les règles de densité suivante devront être respectées :

- La densité des rotations en 1 ON est limitée à 9,50. Une rotation de 1 ON avec une densité supérieure à 6,50 doit être précédée par une période de non activité (PAC) d'une durée au moins égale 24 heures (dont 1 RNN). Ces rotations sont limitées à deux tronçons par service de vol et devront avoir un temps de pause à bord d'au moins une heure par PNC.
- La densité des rotations pour des escales desservies quotidiennement en 2 ON et plus est limitée à 7. Ces rotations en 2 ON sont limitées à un tronçon par service de vol.
- Pour des destinations desservies au maximum 5 fois par semaine, la densité est limitée à 8. Le temps de repos en escale de ces rotations peut être ramené à 24 heures. Le 1^{er} jour de RPC ne peut alors être recouvert par un jour de repos base.

4. TEMPS DE REPOS POST-COURRIER

Les temps de repos post-courrier définis à l'article 3.4 et 3.5 du chapitre F ne pourront en aucun cas être réduits et seront au minimum de :

- Rotations de 1 ON :

Densité	Réengagement d'activité à l'issue du courrier
≥ 6,5	J+3 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)

- Rotations de 2 ON :

Densité	Réengagement d'activité à l'issue du courrier
≥ 6,5	J+4 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)

- Rotations de 3 ON ou plus

Période(s) de vol programmée(s) du courrier	Densité	Réengagement d'activité à l'issue du courrier
Dernière période de vol inférieure ou égale à 12h00	< 5,8	J+3 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 5,8 et < 6,1	J+3 / 11h30 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 6,1 et < 6,5	J+3 / 16h00 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 6,5	J+4 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)
Dernière période de vol supérieure à 12h00	< 5,8	J+4 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 5,8 et < 6,1	J+4 / 11h30 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 6,1 et < 6,5	J+4 / 16h00 heure de pointage (N.E.T)
	≥ 6,5	J+5 / 06h00 heure de pointage (N.E.T)

Cas particulier du courrier croisé :

- Si un courrier croisé d'une densité supérieure à 6.50 comporte une période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 12 heures, alors il n'y a pas d'engagement d'activité à l'issue du courrier avant J+4 / 11h00 heure de pointage (N.E.T).
- Si un courrier croisé d'une densité supérieure à 6.50 comporte une période de vol supérieure à 12 heures, alors il n'y a pas d'engagement d'activité à l'issue du courrier avant J+5 / 11h00 heure de pointage (N.E.T).

5. PROTECTION AVANT COURRIER

La protection avant courrier (PAC) définie à l'article 3.7 du chapitre F doit être respectée avec un minimum de 24 heures dont un RNN pour toutes ces rotations dérogatoires.

G. REGLES D'UTILISATION DU PNC : **REGIME D'EMPLOI MOYEN COURRIER**

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux PNC de la Société Air France dont le régime d'emploi est Moyen-Courrier.

Le chapitre ci-dessous constitue le référentiel conventionnel des règles applicables à Air France. Les règles d'utilisation européennes et les décrets associés s'appliquent de droit. En cas d'évolution de celles-ci, un comité de suivi sera organisé pour en analyser l'impact éventuel sur les règles applicables à Air France, qui seront ajustées si nécessaire, dans le mois qui suit leur entrée en vigueur sauf date impérative.

1. DEFINITIONS

ACHEMINEMENT SANS CHANGEMENT DE BASE D'AFFECTATION

Déplacement par voie aérienne ou par voie de surface entre deux villes dans le but d'effectuer une activité sol ou de revenir à sa base d'affectation à l'issue d'une activité sol.

ACHEMINEMENT AVEC CHANGEMENT DE BASE D'AFFECTATION

Déplacement par voie aérienne ou par voie de surface entre deux bases dans le but de changer de base d'affectation.

ACTIVITE

Toute tâche qu'un PN assure à la demande d'Air France.

ACTIVITE MATINALE

Activité dont l'heure de présentation est programmée avant 8h00 heure France

ANNEE IATA (International Air Transport Association)

L'année IATA (1er avril au 31 mars de l'année suivante) se décompose en une saison été de 7 mois (avril à octobre) et une saison hiver de 5 mois (novembre à mars de l'année suivante).

ARRET NOCTURNE NORMAL (ANN)

Temps d'arrêt comportant un minimum de 8 heures consécutives comprises entre 21H00 et 9H00 (heure France)

ARRET NOCTURNE REDUIT (ANR)

Temps d'arrêt ne comportant pas 8 heures consécutives comprises entre 21H00 et 9H00 (heure France)

Cette notion ne s'applique que lorsqu'une partie du temps d'arrêt se situe entre 24H00 et 6H00 (heure France).

BASE D'FFECTATION

Lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage sauf cas prévus dans le présent accord.

La base d'affectation normale du PNC est Paris (composé des aéroports de Roissy et d'Orly), ou Marseille ou Nice ou Toulouse ou Pointe-à-Pitre.

BASE PLANNING

Le PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier est affecté à l'aéroport de Roissy ou d'Orly.

Les PNC affectés à une base-planning se voient programmer des courriers dont l'aéroport de départ et d'arrivée correspond à leur aéroport, avec possibilités de déroger à cette règle dans le cadre des limitations sur courriers croisés et hors-base planning.

Indifférent Base-planning : PNC dont l'activité peut être programmée et/ou réalisée indifféremment sur chacun des aéroports de sa base d'affectation

Aéroport indésirable : l'aéroport auquel le PNC n'est pas affecté peut être désigné comme aéroport indésirable pour un PNC non Indifférent Base-planning.

CJR

Compteur de jours de repos additionnels

COMMISSION DES ROTATIONS

La commission des rotations est composée de représentants des Organisations Syndicales représentatives du PNC et de membres de la Direction.

Elle est convoquée avant le début de chaque saison et consultée sur l'ensemble des rotations équipage PNC.

COURRIER

Période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs Services de Vol entre 2 repos à la base d'affectation. Cette période est définie en itinéraire, horaire et repos en escale.

COURRIER CROISE

Courrier dont le début du premier service de vol et la fin du dernier service de vol ne se situent pas sur le même aéroport de la base d'affectation.

COURRIER « HORS BASE PLANNING »

Courrier dont le début du premier service de vol et la fin du dernier service de vol se situent sur le même aéroport de la base d'affectation qui n'est pas l'aéroport de la base planning du PNC concerné.

COURRIERS « MOYEN-TRAJET » ET COURRIERS « LONG-TRAJET »

Les courriers sont considérés comme des courriers « Moyen-Trajet » si toutes les escales du courrier sont situées à l'intérieur d'une zone géographique délimitée par les territoires ci-dessous inclus :

Açores Algérie Canaries Egypte
Islande Libye Maroc Norvège

] au nord du 25ème parallèle Nord

Arménie
Israël
Liban
Jordanie
Syrie
Turquie
Russie] à l'ouest du 40ème méridien Est

Tous les courriers qui ne répondent pas aux conditions ci-dessus définies sont considérés comme des courriers « Long-Trajet ».

DAY-USE

Période de repos en escale ne comprenant pas un arrêt nocturne normal

DELAI DE PREVENANCE ENTREPRISE / PNC

Le délai de prévenance détermine l'heure limite d'information au PNC de l'annulation ou du recalage de son temps de service de vol programmé après laquelle son temps de service de vol est considéré engagé. Ce délai à la base et en escale est défini à l'article 10.1.

DISPERSION

Période pendant laquelle le PNC n'a pas ou plus d'activité attribuée, mais reste à la disposition de l'Entreprise qui peut l'employer dans le cadre des règles définies dans le présent accord.

ETAPE

Activité comprenant un décollage et l'atterrissage suivant ; par analogie la MEP par voie de surface est une étape.

HEURE DE PRESENTATION (POINTAGE PROGRAMME)

C'est l'heure limite de présentation pour effectuer un vol en fonction ou en mise en place ou une activité sol, et à laquelle débute le temps de service.

L'heure limite de présentation dont la référence est définie dans la partie A du Manuel d'Exploitation, a pour valeur au 1^{er} septembre 2017 :

Au départ de la base :

	PNC affecté à CDG ou ORY Régime d'emploi Moyen-courrier
Vol en fonction	H - 1h15
Vol en MEP	H - 1h15

Au départ d'une escale :

	PNC affecté à CDG ou ORY Régime d'emploi Moyen-courrier
Vol en fonction	H - 1h00
Vol en MEP	H - 1h00

IMMOBILISATION SUR ORDRE

Activité au sol programmée dans le tour de service individuel à l'initiative de l'Entreprise : stage, manifestation extérieure, visite médicale, entretien, prestation diverse.

JOUR CIVIL

Période calendaire comprise entre 00h00 et 23h59 locales. Cette période n'est jamais décomptée en heures.

JOUR D'ACTIVITE

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

JOUR DE CONGE

Jour décompté au titre des congés annuels.

JOUR D'ENGAGEMENT

Jour civil base touché par tout ou partie d'un courrier.

JOUR DE REPOS-BASE (OU JOUR OFF)

Un jour de repos-base :

- est un jour de repos programmé à la base d'affectation, sur lequel aucune activité ni congé n'est programmé, ni réalisé,
- est encadré par 2 RNN,

- peut aussi être encadré par 1 RNN et un jour d'une période de congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial (selon la définition de la Convention d'Entreprise du PNC), congé sans solde, congé parental, congé de paternité ou temps alterné, seulement si la valeur en heure du temps de repos afférent à une activité, dont il est éventuellement constitué, se termine avant 24h00
- peut être constitué par tout ou partie d'un temps de repos à la base d'affectation,
- ne peut pas être confondu avec du temps de service.

MISE EN PLACE (MEP)

1) Vol de mise en place

Vol effectué en qualité de passager et rendu nécessaire par l'exécution d'un vol en fonction, celui-ci se situant avant et/ou après la mise en place.

Mise en place non isolée : mise en place précédant ou suivant un vol en fonction ou intercalée entre deux vols en fonction, compris dans un même service de vol.

Mise en place isolée : mise en place comprise entre deux temps successifs de repos à la base ou en escale.

2) Mise en place par voie de surface

Parcours effectué en qualité de passager par voie de surface entre deux escales et/ou la base d'affectation et une escale (à l'exclusion des parcours entre Orly et Roissy) et rendu nécessaire par l'exécution d'un vol en fonction, celui-ci se situant avant et/ou après la mise en place.

PERIODE DE VOL (PV)

Somme des temps de vol comptés dans un service de vol ; les vols de mise en place étant pris en compte à 50 % de leur durée.

Par extension, les mises en place par voie de surface sont prises en compte à 50% de leur durée, et les accompagnements de passagers par voie de surface sont pris en compte à 100% de leur durée.

PERIODE DE VOL GLOBALE DU COURRIER (PVG)

Somme des périodes de vol du courrier

PROGRAMMATION / REPROGRAMMATION DES PLANNINGS

Programmation : planification des activités à la publication du tour de service

Reprogrammation : planification des activités après la publication du tour de service

PROGRAMMATION / EXPLOITATION DES ROTATIONS

Programmation : service de vol construit avant l'heure de présentation de l'équipage

Exploitation : modification d'un service de vol après l'heure de présentation de l'équipage à la base ou en escale

REGIME D'EMPLOI MOYEN COURRIER

Le régime d'emploi d'un PNC est déterminé par les caractéristiques de l'ensemble des courriers qui peuvent lui être programmés.

Le régime d'emploi est dit Moyen-Courrier si cet ensemble de courriers est effectué sur avion Moyen-Courrier (famille A318/319/320/321) et est de type « Moyen-Trajet ».

Le PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier ne peut effectuer que des courriers de type « Moyen-Trajet ».

REPOS NOCTURNE NORMAL (RNN)

Temps de repos à la base comportant au moins 8 heures consécutives comprises entre 21h00 et 09h00(heure France).

ROTATION EQUIPAGE

Ensemble des caractéristiques d'itinéraire, d'horaire, d'activité et de repos définissant un courrier.

SERVICE DE VOL (SV)

Activité due à l'exécution d'un ou plusieurs vols entre deux repos successifs à la base ou en escale.

TEMPS D'ARRET (TA)

Temps en escale séparant deux services de vol, compté depuis l'heure bloc d'arrivée jusqu'à l'heure bloc programmée de départ (les heures bloc étant appréciées en heures TU).

TEMPS DE REPOS

A la base : Dans une période de non activité à la base d'affectation, le temps de repos est un temps défini pendant lequel le PNC doit être libéré de toute affectation de service

En escale : Temps en escale compris entre deux temps de services consécutifs

TEMPS DE REPOS POST-COURRIER (RPC)

Temps de repos attribué à la base dès la fin du temps de service d'un courrier.

TEMPS DE SERVICE (TS)

Temps écoulé entre le moment où le PNC doit commencer un service à la demande de l'Entreprise jusqu'au moment où il est libéré de tout service.

Activité comportant du service de vol :

A la base, le temps de service commence à l'heure de pointage programmée du premier vol et se termine 15 minutes après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol (1 heure 15 minutes après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol dans le cas d'un courrier croisé).

En escale, le temps de service commence 1 heure avant l'heure programmée du premier vol et se termine 15 minutes après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol.

L'heure de début d'un temps de service est en heure France.

Toutefois, pour les vols de mise en place isolée :

- A la base, le temps de service commence à l'heure de pointage programmée du premier vol et se termine à l'heure bloc d'arrivée du dernier vol (1 heure après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol dans le cas d'un courrier croisé)
- En escale, le temps de service commence 1 heure avant l'heure programmée du premier vol et se termine à l'heure bloc d'arrivée du dernier vol.

Dans le cas de la mise en place par voie de surface, isolée (respectivement non isolée), le temps de service est compté de la même manière que pour un vol de mise en place, isolée (respectivement non isolée).

Activité autre qu'un Service de Vol et qu'une réserve :

Le temps de service est décompté depuis l'heure programmée de présentation jusqu'à l'heure où le PNC est libre de toute activité.

Réserve :

Dans le cas d'une réserve au terrain, le temps de service est décompté depuis l'heure de pointage programmée en réserve terrain jusqu'à l'heure de fin du premier temps de service du courrier sur lequel le PNC est déclenché (ou l'heure de fin de réserve en cas de non déclenchement).

TEMPS DE SERVICE DE VOL (TSV)

Temps décompté pour chaque Service de Vol.

Le temps de service de vol débute à l'heure de pointage programmé du premier vol et se termine 15 minutes après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol réalisé en fonction ou en MEP non isolée. Dans le cas d'un courrier croisé, le temps de service de vol se termine 1 heure 15 minutes après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol réalisé.

Toutefois, pour les vols de mise en place isolée, le temps de service de vol débute à l'heure de pointage programmé et se termine à l'heure bloc d'arrivée du dernier vol réalisé. Dans le cas d'un courrier croisé, le temps de service de vol se termine 1 heure après l'heure bloc d'arrivée du dernier vol réalisé.

En cas de vol retardé, le TSV est calculé en prenant en compte l'horaire recalé si le délai de prévenance est respecté.

L'heure de début d'un TSV est en heure France.

TEMPS DE VOL

Temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage, quel que soit le moyen utilisé (autonome, tractage ou poussage moteurs en fonctionnement ou non) jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol à son point de stationnement final.

Les temps de vol retenus pour la programmation sont établis en fonction des temps médians statistiques observés lors de la saison précédente correspondante (été/été, hiver/hiver), par type d'appareil et par Mach de croisière.

En cas d'ouverture de ligne ou de nouveau parcours, les temps de vol (bloc-bloc théorique) sont calculés en fonction des données connues (temps statistique de roulage ou en l'absence de temps statistique forfait de 20 minutes, temps de vol (airborne) calculé à l'aide de LIDO avec les vents statistiques à 50 % de la saison considérée).

En cas de changements programme (type d'appareil, route), les temps de vol retenus pour la programmation sont établis sur la base des temps médians statistiques observés lors de la saison précédente correspondante corrigés des écarts existants pour la composante vol.

Des mesures additionnelles visant à contribuer aux performances opérationnelles (ponctualité, réussite des correspondances, respect des créneaux horaires, couvre-feu) peuvent conduire à retenir des temps de vol programmés supérieurs à la valeur qui résulterait du temps médian.

Les temps de vol programmés servent à fixer les durées des temps de vol, les temps d'arrêt et de repos, lors de l'élaboration des rotations d'équipage et de l'établissement de tours de service individuels. Une procédure particulière est prévue pour les périodes de vol programmées entre 5H45 et 6H00 ainsi que pour les périodes de vol programmées entre 7h45 et 8h00 et entre 8h15 et 8h30 : en l'absence de statistiques (ligne nouvelle, nouveau parcours, nouvelle route, changement d'appareil), une observation des périodes de vol est effectuée ; elle porte soit sur 25 cas, soit sur 2 mois d'observation avec un minimum de 9 cas ; le premier de ces deux seuils atteint, la décision sur la valeur du temps de repos post-courrier est prise sur la base des valeurs médianes des périodes de vol. Pendant la période d'observation, les temps de repos à la base ou en escale sont attribués sur la base des temps de vol programmés.

TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS : ELABORATION ET SUIVI

- **Elaboration :**
Phase de construction des tours de service individuels qui se termine au moment de leur publication, à savoir au plus tard le 25 du mois M-1.
- **Suivi :**
Phase qui commence dès que les tours de service individuels ont été publiés, à savoir au plus tard le 26 du mois M-1.

TRANSFERT

Déplacement par voie de surface entre l'un des aéroports de la base Paris et l'autre aéroport de cette même base ; cette notion s'applique dans le cadre des blocs réserve

VOL DE NUIT

Vol (fonction ou MEP) dont tout ou partie du Temps de Vol se situe dans la tranche 00h00 et 05h59 (Heure France).

VOL REPROGRAMME

Vol pour lequel l'horaire initialement prévu est modifié officiellement par le CCO (centre de contrôle des opérations)

2. LIMITATIONS PAR PERIODES

2.1. DUREES MAXIMALES DU TRAVAIL PAR PERIODES

2.1.1. DUREE NORMALE MENSUELLE DU TRAVAIL

La durée normale mensuelle du travail X, exprimée en heures de vol réelles, est fixée en fonction du temps moyen d'étape programmé T du (ou des) appareil(s) considéré(s) pour chaque secteur d'exploitation selon la formule :

$$X = (75/70) \times (21 T + 30) \text{ avec un plafond de 75 heures}$$

Dans la mesure où le temps moyen d'étape T est inférieur à 1 heure, la durée normale mensuelle du travail est fixée après consultation des Organisations Syndicales représentatives du personnel navigant commercial.

La durée normale mensuelle du travail X, exprimée en heures de vol réelles, est calculée selon les principes suivants :

- selon l'aéroport de départ (Roissy ou Orly) pour les courriers attribués au Moyen Courrier,
- pour le cas particulier de l'X Moyen Courrier au départ de Paris sont exclus des calculs les courriers « Moyen-Trajet » à destination d'Alexandrie, Ankara, Beyrouth, Haïfa, Las Palmas, Le Caire, Louksor, Tel Aviv, Tenerife, Damas, Amman, Erevan ainsi que les courriers de mêmes caractéristiques qui ne comporteraient pas d'escale intermédiaire à l'aller ou au retour.

Modalités pratiques de calcul de l'X servant à déterminer la durée normale mensuelle du travail :

Pour le calcul de l'X du PNC en régime d'emploi Moyen Courrier par type d'appareil et selon l'aéroport de départ, les heures de vol afférentes à chaque tronçon sont prises en compte au titre de l'aéroport de départ de la rotation (Roissy ou Orly) incluant ce tronçon.

Le calcul de l'X est effectué au début de chaque année IATA et communiqué lors des Commissions Rotations :

- pour chaque base-planning,
- sur la base de l'édition définitive du programme de l'année IATA,
- en prenant en considération les rotations prévisionnelles afin de déterminer l'affectation de chacune des étapes selon la base-planning.

Ce calcul permet de définir la durée normale mensuelle du travail valable pour chacun des mois de l'année IATA considérée.

A chaque Commission des Rotations, l'affectation de chacune des étapes selon la base planning fera l'objet d'une information.

2.1.2. CALCUL DE L'X POUR LA DUREE MAXIMALE DU TRAVAIL PAR PERIODE

Le calcul de l'X du PNC en régime d'emploi Moyen Courrier est effectué à l'aide d'un temps moyen d'étape par base-planning, en excluant des calculs les courriers « Moyen-Trajet » à destination d'Alexandrie, Ankara, Beyrouth, Haïfa, Las Palmas, Le Caire, Louksor, Tel Aviv, Damas, Amman, Erevan Tenerife ainsi que les courriers de mêmes caractéristiques qui ne comporteraient pas d'escale à l'aller ou au retour.

Le calcul de l'X est effectué :

- pour chaque base-planning,
- sur la base de l'édition définitive du programme de l'année IATA,
- en prenant en considération les rotations prévisionnelles afin de déterminer l'affectation de chacune des étapes selon la base-planning.

Ce calcul permet de définir la durée maximale du travail par mois civil, du 16 au 15 et par trimestre, à compter du 1er avril et valable pour l'année IATA.

La durée maximale du travail pour l'année civile N est calculée en prenant en compte pour 3/12^{ème} l'X de l'année IATA N-1/N et pour 9/12^{ème} l'X de l'année IATA N/N+1.

Si des distorsions importantes apparaissent dans le calcul des temps moyen d'étapes en raison de modifications de réseaux ou d'utilisation des flottes et/ou entre Roissy et Orly, les Organisations Syndicales représentatives du Personnel Navigant Commercial seront consultées pour la détermination d'une nouvelle méthode de calcul.

2.1.3. LIMITATIONS EN TEMPS DE VOL PAR PERIODES

Sachant que c'est la première limitation atteinte qui est retenue en temps de vol, l'utilisation du PNC est établie dans le cadre des maxima ci-après :

- 80 heures de vol par mois civil en programmation et en reprogrammation
- 92 heures de vol du 16 du mois au 15 du mois suivant en programmation et en reprogrammation
- 234 heures de vol sur 3 mois civils consécutifs en programmation et en reprogrammation

- 784 heures de vol dans l'année civile

divisés par le coefficient majorateur de tronçon 75/X.

Pour l'application de ces limitations, sont prises en compte :

- les heures de vol en fonction pour 100% de leur durée réelle
- les heures de mise en place pour 50% de leur durée réelle
- les heures d'accompagnement de passagers par voie de surface pour 100% de leur durée réelle.

2.1.3.1. Réduction limitations temps de vol

Jusqu'au 10^{ème} jour d'immobilisation inclus :

La limitation dans le mois civil est réduite d'autant de fois 2 heures (divisées par le coefficient majorateur de tronçon 75/X) que de jours d'absences au-delà du premier pour une des raisons suivantes : maladie, inaptitude, accident, immobilisation sur ordre, congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé de paternité, congé parental, journée de délégation.

A compter du 11^{ème} jour jusqu'au 14^{ème} jour inclus :

Cette réduction est portée à 2.2 heures par journée d'immobilisation.

A compter du 15^{ème} jour :

Cette réduction est portée à 2.5 heures par journée d'immobilisation.

Toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut pas être inférieure à 18 heures réelles en régime d'emploi moyen-courrier.

La limitation dans le mois civil est vérifiée en programmation et reprogrammation ; en exploitation, une marge de 2 heures (divisées par le coefficient majorateur de tronçon 75/X) est autorisée.

Les limitations annuelles et trimestrielles sont réduites en cas de maladie, d'inaptitude ou d'accident d'une durée supérieure à 30 jours consécutifs. La limitation trimestrielle est réduite d'autant de 1/3e que de tranches entières de 30 jours consécutifs de ce type d'absence dans le trimestre ; toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut pas être inférieure à 82 heures.

La limitation annuelle est réduite d'autant de 1/12^{ème} que de tranches entières de 30 jours consécutifs de ce type d'absence dans l'année ; toutefois, la limitation ainsi réduite ne peut pas être inférieure à 234 heures.

Ces limitations par périodes peuvent être exceptionnellement dépassées pour assurer l'achèvement d'un courrier que des circonstances imprévisibles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies, ainsi que dans le cas de modification imprévue de courrier en cours d'exécution.

2.1.3.2. Dépassement limitations temps de vol

Ces limitations par périodes peuvent être exceptionnellement dépassées pour assurer l'achèvement d'un courrier que des circonstances imprévisibles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies, ainsi que dans le cas de modification imprévue de courrier en cours d'exécution.

2.1.4. TEMPS PARTIEL MEDICAL - LIMITATIONS TEMPS DE VOL

Lorsqu'un PNC est en temps partiel médical, les limitations de temps de vol dans le mois civil et du 16 d'un mois au 15 du mois suivant sont égales à la durée normale mensuelle du travail réduite au prorata du taux du temps partiel médical.

La limitation dans le mois civil est réduite d'autant de fois Y* heures que de jours d'absences au-delà du premier jour pour une des raisons suivantes : maladie, inaptitude, accident, immobilisation sur ordre, congé annuel, congé exceptionnel d'ordre familial, congé sans solde, congé de paternité, congé parental.

(*) La valeur de Y étant égale à $75/30$ multiplié par le Taux du temps partiel médical ($Y = 1.25$ pour un temps partiel à 50%, $Y = 1.875$ pour un temps partiel à 75%,...)

2.1.5. LIMITATIONS EN TEMPS DE SERVICE

En temps de service, l'utilisation du PNC est établie dans le cadre des maxima ci-après :

- 55 heures de temps de service sur 7 jours civils consécutifs glissants en programmation et reprogrammation. Cette limitation est portée à 60 heures pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6.
- 160 heures de temps de service par mois civil en programmation et reprogrammation
- 1600 heures de temps de service par année civile

Pour l'application de ces limitations sont pris en considération :

- les temps de service de vol programmés et reprogrammés en fonction, en mise en place et en accompagnement de passagers par voie de surface,
- par équivalence, la durée programmée des activités sol ; à ce titre, les équivalences suivantes, de nature forfaitaires, sont prises en compte :

Activité ou regroupement d'activités sur ½ journée (stage, visite médicale, divers)	4h
Activité ou regroupement d'activités sur 1 journée (stage, visite médicale, divers)	8h
Journée de délégation	8h

- la durée des réserves

3. STRUCTURES DES PLANNINGS

Il est proposé 3 types de volontariat :

- Volontariat 4ON/3OFF/S4
- Volontariat 6ON/3OFF/S6
- Volontariat 4ON/2OFF/S6

Le rythme de base est le rythme 4ON/3OFF/S4.

Une campagne de volontariat sera faite au plus tard 2 mois avant le début de chaque saison IATA.

Ce volontariat est exprimé pour une durée indéterminée avec un minimum d'une saison IATA.

Toute demande de changement de rythme d'activité pour la saison IATA suivante devra se faire avec le préavis suivant :

- le 25 février au plus tard pour un engagement pour la saison été
- le 25 septembre au plus tard pour un engagement pour la saison hiver

Les PNC exprimeront 2 choix priorités parmi les 3 types de volontariat proposés, et par défaut ils seront positionnés en volontariat 4ON/3OFF/S4.

En complément du rythme de base, lorsque le pourcentage de PNC pour les 2 autres volontariats est supérieur à 20% de l'effectif par spécialité et par base planning, alors le planning de ces PNC sera construit en tenant compte de ce volontariat. Si aucun des 2 rythmes 4ON/2OFF/S6 et 6ON/3OFF/S6 n'a plus de 20% de volontaires, alors le rythme qui a obtenu le pourcentage le plus élevé sera retenu.

Il ne peut être programmé qu'une seule activité vol par jour civil.

3.1. PNC VOLONTAIRES 4ON/3OFF/S4 (RYTHME DE BASE)

Par défaut, un PNC est considéré comme volontaire 4ON/3OFF/S4.

En programmation, il ne peut être programmé plus de 4 jours consécutifs d'activité.

Dans le cas particulier d'un stage promotionnel, d'embauche, de langue, de reprise après une période d'inactivité ou pour les PNC référents, il pourra être programmé 5 jours consécutifs d'activité.

Le planning d'un PNC comprendra au minimum une période mensuelle de 4 jours de repos base consécutifs pour un mois complet d'activité (ou son prorata cf. article 4.1 « Tableaux de prorata ») et qui sera identifié en S4.

En programmation, un bloc de 4 jours consécutifs d'activité vol et/ou réserve et/ou dispersion sera suivi d'une période d'un minimum de 3 jours consécutifs de repos base et/ou congés.

Entre une période d'activité vol de 3 ON dont la somme des périodes de vol est supérieure à 16 heures 30 minutes et inférieure à 18 heures et une période d'activité vol de 3 ou 4ON, il sera programmé une période d'un minimum de 3 jours OFF consécutifs et/ou congé.

Après une période de 5 jours consécutifs glissants comprenant au moins un jour OFF isolé et/ou au moins une dispersion, et/ou au moins une journée de RADD, il sera programmé 3 jours OFF.

Entre 2 périodes d'au moins 2 OFF et/ou congés, il ne pourra pas être programmé plus de 4 jours d'activités.

En programmation, entre une période d'activité vol de 3 ON suivi d'une période d'activité de 3 ou 4 ON, il sera programmé une période d'un minimum de 2 jours OFF et/ou congé.

A compter de janvier 2018, hors bloc réserve, le 4^{ème} jour d'une séquence de 4 ON vol consécutifs ne pourra avoir un TSV supérieur à 11 heures en programmation.

3.2. PNC VOLONTAIRES 6ON/3OFF/S6

En programmation, il ne peut être programmé plus de 6 jours consécutifs d'activité, sans limitation sur le nombre de période de 6 jours consécutifs dans le mois.

En programmation, un bloc de 6 jours consécutifs d'activité vol ou réserve sera suivi d'une période d'un minimum de 3 jours de repos base consécutifs et/ou congés.

Le planning d'un PNC comprendra une période mensuelle de 6 jours consécutifs de repos base pour un mois complet d'activité (ou son prorata cf. article 4.1 « Tableaux de prorata »), et qui sera identifié en S6.

Après une période de 7 jours consécutifs glissants comprenant au moins un jour OFF isolé et/ou au moins une dispersion, et/ou au moins une journée de RADD, il sera programmé 3 jours OFF.

Entre 2 périodes d'au moins 2 OFF et/ou congés, il ne pourra pas être programmé plus de 6 jours d'activités.

3.3. PNC VOLONTAIRES 4ON/2OFF/S6

En programmation, il ne peut être programmé plus de 4 jours consécutifs d'activité.

Dans le cas particulier d'un stage promotionnel, d'embauche, de langue, de reprise après une période d'inactivité ou pour les PNC référents, il pourra être programmé 5 jours consécutifs d'activité.

En programmation, un bloc de 4 jours consécutifs d'activité vol ou réserve sera suivi d'une période d'un minimum de 2 jours consécutifs de repos base et/ou congés.

Le planning d'un PNC comprendra une période mensuelle de 6 jours consécutifs de repos base pour un mois complet d'activité (ou son prorata cf. article 4.1 « Tableaux de prorata ») et qui sera identifié en S6

Après une période de 5 jours consécutifs glissants comprenant au moins un jour OFF isolé et/ou au moins une dispersion, et/ou au moins une journée de RADD, il sera programmé 3 jours OFF.

Entre 2 périodes d'au moins 2 OFF et/ou congés, il ne pourra pas être programmé plus de 4 jours d'activités.

En programmation, entre une période d'activité vol de 3 ON suivi d'une période d'activité de 3 ou 4 ON, il sera programmé une période d'un minimum de 2 jours OFF et/ou congé.

A compter de janvier 2018, hors bloc réserve, le 4^{ème} jour d'une séquence de 4 ON vol consécutifs ne pourra avoir un TSV supérieur à 11 heures en programmation.

4. Nombre de jours de repos base par mois (ou jours OFF)

Il sera attribué 14 jours de repos base par mois. Ces repos sont stables à compter de la parution des tours de service individuels, sauf dispositions contraires de l'article 10 «conditions en exploitation/réalisation» (10.10.3, 10.11.3)

Compte tenu de la durée du mois de février, 2 jours de repos base relevant du quota de ce mois, peuvent déborder sur le 31 janvier et/ou sur le 1er mars.

Sous réserve de l'accord du PNC ou à sa demande, et dans ce cas sous réserve de l'accord de l'Entreprise, un maximum de 2 jours de repos base relevant du quota du mois M peut déborder sur le mois précédent M-1 ou sur le mois suivant M+1.

Cette valeur est pour des mois complets d'activité (prorata en cas de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels, congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné). Les proratas sont présentés au paragraphe suivant.

Il ne sera pas programmé plus de 2 jours de repos base isolés par mois. Chaque jour de repos base isolé comprendra une protection de 36 heures en programmation.

Chaque période de 2 jours de repos base consécutifs comprendra une protection de 57 heures en programmation ; ces 57 heures s'entendent de la fin du temps de service au début du temps de service suivant. Cette disposition sera applicable à compter des plannings de janvier 2018.

Cas particulier :

1. Abattement impossible sur des jours de repos base autres que la période mensuelle

Le nombre mensuel de jours de repos base restant peut être obtenu en effectuant la réduction sur S4, S5, S6 et prorata en ne respectant pas la répartition de l'abattement prévue à l'article 4.1 « Tableaux de prorata »

Il ne sera pas possible de diminuer la période mensuelle de repos base consécutifs en dessous de 2 jours, sauf si le nombre de jours donnant lieu à prorata est supérieur à 22 jours pour les PNC volontaires 4ON/2OFF/S6 et 6ON/3OFF/S6, ou supérieur à 18 jours pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4

2. Abattement impossible sur la (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos

Le nombre mensuel de jours de repos base restant peut être obtenu en effectuant la réduction sur des jours de repos base autres que S4, S5, S6 et prorata en ne respectant pas la répartition de l'abattement prévue à l'article 4.1 « Tableaux de prorata ».

4.1. TABLEAUX DE PRORATA

TABLEAU DE PRORATA DES DROITS EN JOURS DE REPOS BASE MENSUELS (OFF)

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	0	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	25	27	29
	1	3	5	7	9	11	13	15	18	20	22	24	26	28**	30
								16							31
Droit à OFF sur le mois	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

TABLEAU DE PRORATA DES S6

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	de 0 à 2	de 3 à 7	de 8 à 12	de 13 à 17	de 18 à 22
Durée minimale de la période mensuelle S6 pour les volontaires 4ON/2OFF/S6 et 6ON/3OFF/S6	6	5	4	3	2

TABLEAU DE PRORATA DES S4

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata	de 0 à 3	de 4 à 11	de 12 à 18
Durée minimale de la période mensuelle S4 pour les volontaires 4ON/3OFF/S4	4	3	2

A* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Les absences générant un retrait de 30^{ème}, hors cas précisé en A* ci-dessus, n'abattent pas les droits en jours de repos base des PNC.

28** : une absence de 28 jours sur le mois de février ne donne aucun droit à OFF sur le mois

En cas de réduction du nombre de jours OFF en suivi, l'abattement des OFF excédentaires se fera selon la préférence exprimée par le PNC sous IPN (pendant les campagnes de desiderata) :

- Le maintien dans la mesure du possible de la période mensuelle de repos base consécutifs (choix par défaut)
- Ou la stabilité dans la mesure du possible des OFF les plus proches de la reprise d'activité

Dans tous les cas :

- un minimum de 2 jours sera maintenu entre 2 périodes de 5 jours consécutifs glissants pour les PNC en rythme 4 ON,
- un minimum de 2 jours sera maintenu entre 2 périodes de 7 jours consécutifs glissants pour les PNC en rythme 6 ON,
- Pour les PNC en rythme 4ON, dans le cadre d'un abattement de OFF, il sera possible de programmer jusqu'à 5 jours d'activité consécutifs. Dans l'éventualité de 5 jours d'activités vol, à compter des plannings d'avril 2018, une limitation à 26 heures de vol devra être respectée en reprogrammation dans le cadre de la reconstruction du TDS.
- Pour les PNC en rythme 6ON, il ne sera pas possible de dépasser 6 ON consécutifs suite à un abattement de OFF.

4.2. NOMBRE D'ACTIVITES MATINALES

Il ne peut être programmé plus de 3 activités matinales consécutives sauf dans le cas particulier d'une rotation de 4 jours où il pourra être porté à 4.

Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il ne sera pas programmé plus de 4 activités matinales consécutives.

Pour les PNC en bloc réserve :

- Il ne peut être programmé une 4^{ème} activité matinale consécutive au départ de la base.
- Sauf dans le cas particulier d'une rotation de 4 jours, si le PNC en bloc réserve se voit programmer 4 activités matinales consécutives, il bénéficie de 12h00 de RADD C.J.R.
- Exemples : sur un bloc réserve de 4 jours
 - 1 rotation de 4 ON matinale : OK
 - 1 rotation de 1 ON matinale puis 1 rotation de 3 ON matinale : 12h de RADD CJR
 - 1 rotation de 2 ON matinale puis 1 rotation de 2 ON matinale : 12h de RADD CJR
 - 1 rotation de 3 ON matinale puis 1 activité matinale : interdit
 - 3 activités matinales puis 1 activité matinale : interdit.

4.3. LIMITATIONS EN TSV SUR 7 JOURS CONSECUTIFS GLISSANTS

En temps de service de vol, la limitation est de 55 heures sur 7 jours civils consécutifs glissants en programmation et reprogrammation

Pour l'application de cette limitation sont pris en considération les temps de service de vol programmés et reprogrammés en fonction, en mise en place et en accompagnement de passagers par voie de surface.

4.4. PROTECTION SUR LES PERIODES DE VOL

Ces protections s'appliquent uniquement aux PNC volontaires 4ON/3OFF/S4, 4ON/2OFF/S6 :

- La somme des périodes de vol sur 4 ON consécutifs est limitée à 24 heures.
- La somme des périodes de vol sur 3 ON consécutifs encadrée par des OFF est limitée à 18 heures.

4.5. LIMITATION SUR LE NOMBRE DE VOL DE NUIT

Hors bloc réserve, il n'est pas programmé ou reprogrammé plus d'un service de vol comportant du vol de nuit (en fonction ou en mise en place) par PNC et par mois ; ce service de vol ne pourra pas comporter plus de deux étapes en programmation.

4.6. NOMBRE DE OFF DERRIERE UN COURRIER COMPRENANT UN VOL DE NUIT

En programmation et en reprogrammation un courrier comprenant un vol de nuit :

- sera suivi de 3 jours OFF pour les volontaires 4ON/3OFF/S4 et 6ON/3OFF/S6
- sera suivi de 2 jours OFF pour les volontaires 4ON/2OFF/S6.

4.7. LIMITATION COURRIERS CROISES ET COURRIERS HORS BASE PLANNING

Le PNC rattaché à une base-planning se verra programmer ou reprogrammer des courriers dont l'aéroport de départ et d'arrivée correspond à sa base-planning, à l'exception

- d'un courrier hors-base planning par PNC et par mois,
- ou
- d'un courrier croisé par PNC et par mois.

En cas de programmation d'une rotation ou de déclenchement sur une rotation au départ d'un aéroport ne correspondant pas à sa base-planning et si le PNC n'est pas indifférent base-planning, alors cette rotation devra être précédée au minimum d'un repos et/ou congé et/ou RADD supérieur ou égal à 36 heures dont deux nuits locales.

Pour les PNC s'étant déclarés indifférents base-planning la limitation des courriers hors-base planning ne s'applique pas.

4.8. LIMITATIONS SUR LE NOMBRE DE COURRIERS

Les limitations suivantes s'appliquent en programmation et reprogrammation pour chaque PNC sauf si le PNC exprime deux desiderata entraînant un dépassement de ces limitations :

- maximum par mois une rotation de 4 ON comprenant 4 services de vol matinaux consécutifs
- maximum par mois une rotation dont la somme des PV est supérieure à 20 heures et inférieure ou égale à 24 heures
- maximum par trimestre une rotation comprenant un TSV dont la PV est supérieure à 8 heures et inférieure ou égale à 8h30
- maximum par mois un service de vol comportant du vol de nuit

4.9. EQUILIBRAGE DES PLANNINGS

En programmation, il sera recherché à équilibrer en terme d'occurrence les rotations suivantes entre les PNC d'une même fonction et d'une même base planning :

- rotation de 4 ON comprenant 4 services de vol matinaux consécutifs
- rotation dont la somme des PV est supérieure à 20 heures et inférieure ou égale à 24 heures
- rotation comprenant un TSV dont la PV est supérieure à 8 heures et inférieure ou égale à 8h30
- une rotation comprenant un vol de nuit
- les week-ends
- les rotations débutant par un TSV avant 8h

Le comité de suivi sera chargé de vérifier ces équilibres à chaque saison IATA et pourra proposer d'autres rotations nécessitant un équilibrage.

Les PNC pourront demander via le CPPE des jalons leur permettant de constater la répartition de ces rotations sur leur planning par rapport aux autres PNC de la même fonction et de la même base planning.

5. LIMITATIONS DANS LE CADRE DU COURRIER

Ces dispositions s'appliquent à tout courrier de type « Moyen-Trajet ».

En exploitation/réalisation, les dispositions du décret du 11 juillet 1991 et du règlement (CE) N°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 relatifs à la fatigue des équipages s'appliquent aux PNC.

« Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions ».

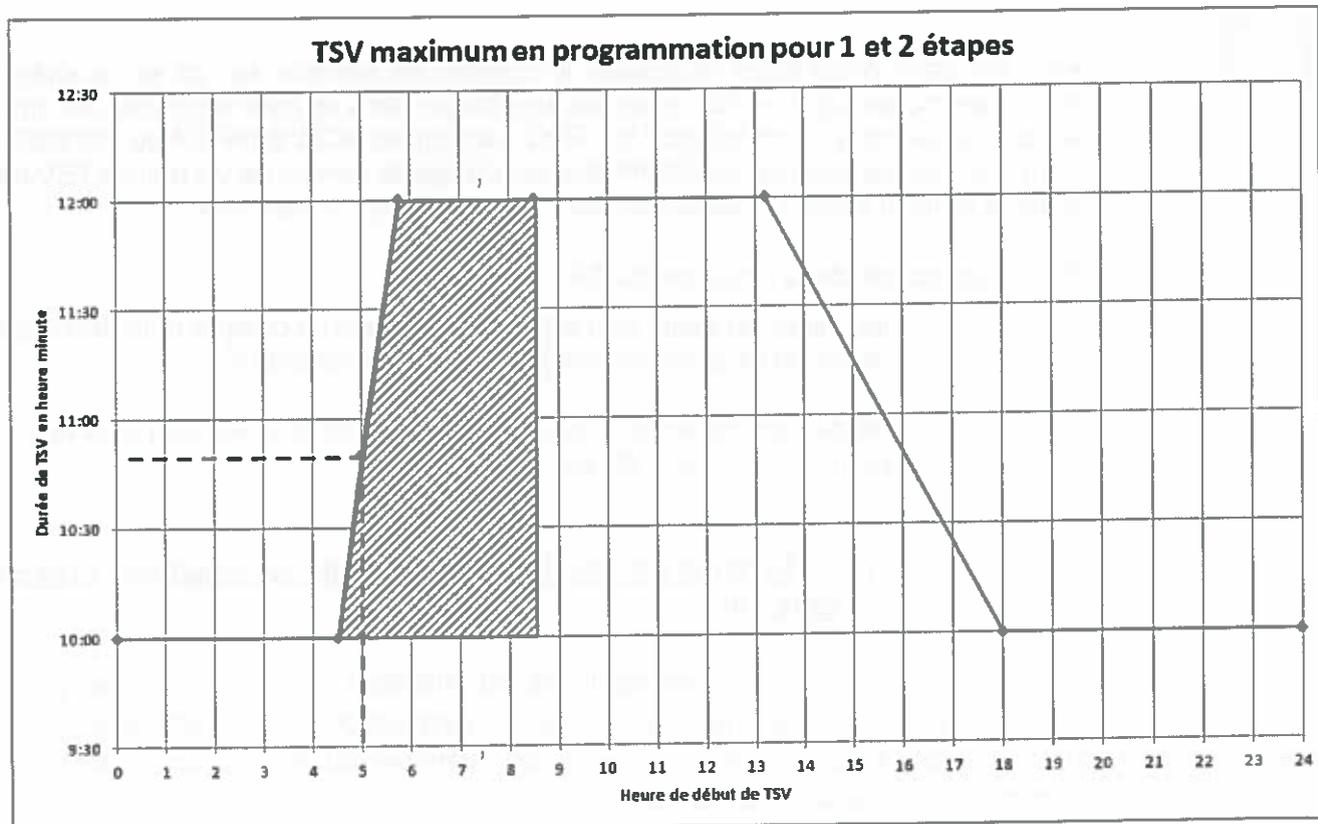
Pour cet article, tous les temps de vol sont issus des temps de vol médians présentés en commission des rotations.

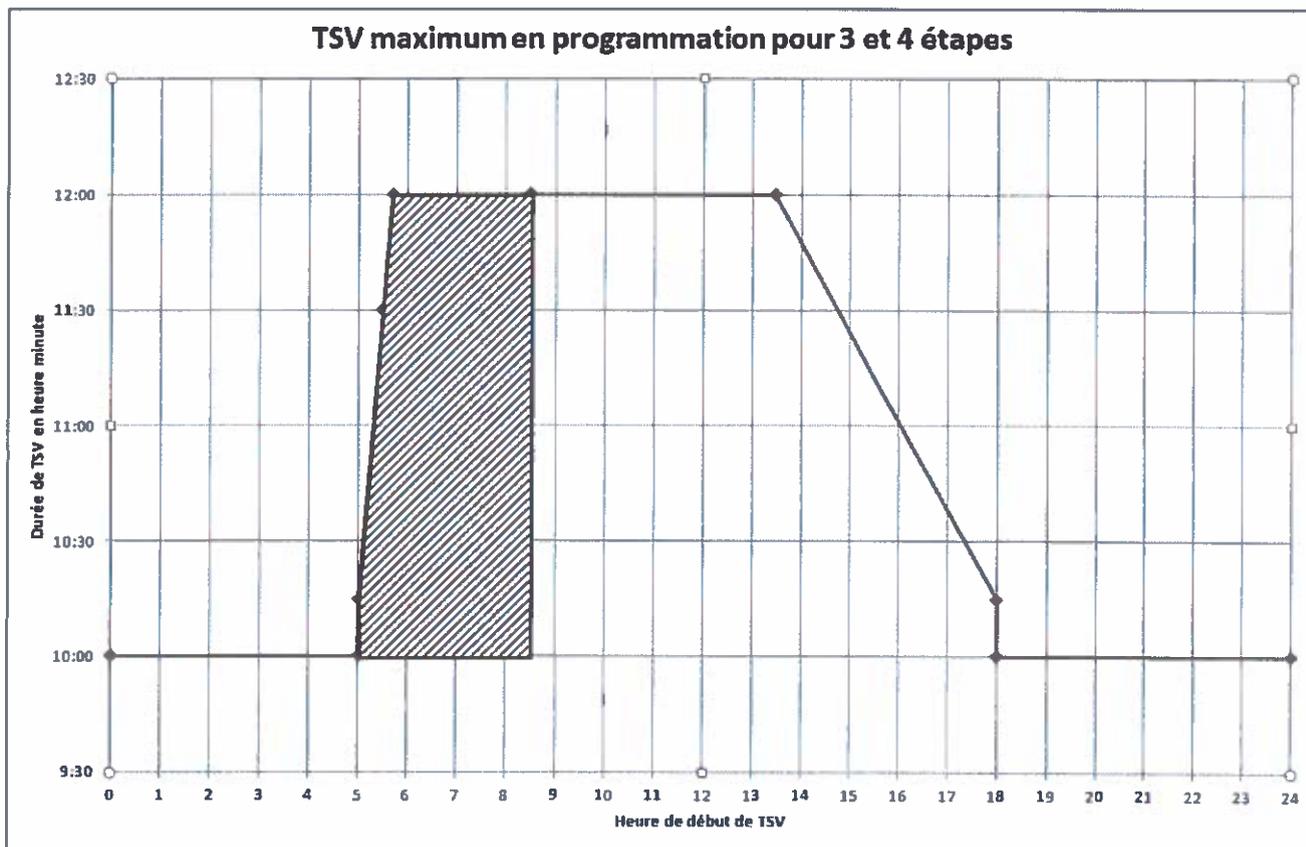
5.1. TEMPS DE SERVICE DE VOL

5.1.1. TSV MAXIMAL EN PROGRAMMATION

Sur la semaine type de la saison, il ne sera pas construit plus de 10% de TSV supérieur à 10 heures.

La valeur du TSV maximal en programmation est fonction de l'heure (heure France) à laquelle débute le TSV et du nombre d'étapes en fonction du service de vol. Elle est déterminée par les graphiques suivants :





Ces graphiques se lisent de la façon suivante : pour le premier graphique pour un début de TSV à 05h00, la limitation de TSV est à 10 heures 50 minutes et les TSV entre 10h00 et 10h50 sont dans la zone hachurée.

Pour les deux graphiques ci-dessus, le nombre de services de vol en programmation et reprogrammation dont le TSV programmé s'inscrit dans la zone hachurée est limité à 1 sur 4 jours consécutifs d'activité pour les PNC volontaires, 4ON/3OFF/S4 ou 4ON/2OFF/S6. Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, le nombre de service de vol dont le TSV programmé s'inscrit dans la zone hachurée est limité à 2 sur 6 jours consécutifs.

Pour l'application de la limitation du TSV :

- les mises en place non isolées sont prises en compte pour 100% de leur durée en ce qui concerne le temps de service de vol,
- les accompagnements de passagers par voie de surface sont pris en compte pour 100% de leur durée.

5.1.2. SERVICE DE VOL COMPORTANT UNE OU PLUSIEURS ETAPES DE MISE EN PLACE

Pour les services de vol comportant une ou plusieurs étapes en mise en place, le TSV maximal est de 12h30 (porté à 14h00 pour les services de vol comportant, en fin de courrier, une mise en place non isolée d'une durée inférieure ou égale à 2h, ayant pour objet de ramener le PNC à la base d'affectation).

5.1.3. LIMITATIONS EN TSV SPECIFIQUES AUX COURRIERS CROISES

La durée des transferts entre les aéroports d'Orly et de Roissy est considérée forfaitairement comme égale à 1 heure de temps de service de vol, ce qui a pour conséquence de reporter de 1 heure l'heure de fin du dernier temps de service de vol aboutissant à Orly après départ de Roissy ou vice-versa.

Ce forfait est donc pris en considération pour la limitation du temps de service de vol dans le cadre du courrier ainsi que pour l'application des dispositions relatives au repos post-courrier.

5.2. MISE EN PLACE

5.2.1. MISE EN PLACE NON ISOLEE

Le nombre d'étapes en mise en place dans un même service de vol est limité à deux.

Il ne sera pas programmé plus d'une étape en mise en place dans un service de vol comportant 4 étapes en fonction.

Les services de vol comportant 4 étapes en fonction et dont tous les temps d'escale sont inférieurs ou égaux à 40 minutes ne seront pas précédés d'une étape en mise en place.

Limitations particulières liées aux mises en place non isolées ayant pour objet de ramener le

PNC à sa base d'affectation :

Si un vol de mise en place se situe en fin de courrier et a pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation, les limitations de temps de service de vol et de période de vol sont définies comme suit :

Durée du temps de vol de mise en place retour	Temps de service de vol		Période de vol	
	Moyen-Trajet		MOYEN-TRAJET	
	Partie en fonction	TSV total	Partie en fonction	PV totale
inférieure ou égale à 2h00	12h00	14h00	8h00	9h00
supérieure à 2h00	-	12H30	-	9h00*

* Attribution d'un repos additionnel selon les modalités de l'article 6 et calculé par rapport aux limitations définies aux articles 10.6 et 10.7

5.2.2. MISE EN PLACE ISOLEE

Une mise en place isolée constitue un temps de service.

- a) Pour les vols de mise en place isolée, le temps de service est compté depuis l'heure de pointage programmée du premier temps de vol jusqu'à l'heure de fin du dernier temps de vol.

Dans le cas d'une mise en place par voie de surface, le temps de service est décompté de la même manière que pour un vol de mise en place isolée.

- b) Temps de repos en escale liés aux vols de mise en place isolée.

Les temps de repos en escale consécutifs aux vols de mise en place isolée sont définis conformément à l'article 5.6 « Repos en escale ».

5.3. NOMBRE D'ETAPES

Le nombre d'étapes en fonction est limité à 4 par service de vol en programmation. En programmation et reprogrammation, dans le cas particulier d'un arrêt nocturne réduit programmé, le total des étapes pouvant être effectuées tant en fonction qu'en mise en place, pendant les 2 temps de service de vol séparés par l'arrêt nocturne réduit, est limité à 5.

5.4. PERIODE DE VOL

La période de vol programmée est limitée à 8 heures avec une extension à 8 heures 30 minutes pour un service de vol de 2 étapes dont le début de TSV programmé est entre 06h00 et 19h59.

Il ne sera pas construit de rotation dont la somme des périodes de vol est supérieure à 24 heures.

5.5. JOURS D'ABSENCE LIES AUX COURRIERS

Il ne sera pas programmé de courrier de plus de 4 jours.

5.6. REPOS EN ESCALE

La durée du repos en escale est calculée par rapport à des temps de service en programmation.

La durée normale du temps de repos en escale est égale à la durée du temps de service programmé du service de vol précédent, avec un minimum de 10 heures 30 minutes.

Si le temps de trajet prévu Aéroport/Hôtel/Aéroport est supérieur à 30 minutes ce temps de repos est majoré du Temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport moins 30 minutes.

Ce temps de repos en escale peut être réduit jusqu'à un minimum de 10 heures (majoré du Temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport moins 1h00 dès lors que le temps de trajet est supérieur à 1h00), sous réserve que :

- le TS programmé précédant ce repos ne dépasse pas 10 heures
- le TS programmé suivant ce repos ne dépasse pas la durée programmée à l'hôtel (temps de repos en escale diminué du temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport)

Dans le cadre d'un repos en escale sous forme de day-use, ce day-use ne pourra être précédé que d'une seule étape et suivi que d'une seule étape, en programmation et en reprogrammation.

5.7. REPOS POST COURRIER

Au retour d'un courrier, le PNC a droit, à sa base d'affectation, à un temps de repos défini ci-après, temps de repos base qui est fonction du temps de service de vol et des particularités du courrier concerné (période de vol, PVG de la rotation, vol de nuit)

Chaque fois qu'un temps de repos post-courrier exprimé en heures se termine avant 24H00, la fin du repos nocturne normal peut être confondue avec le début d'une période de congés (annuels, exceptionnels d'ordre familial, paternité, sans solde, parental ou temps alterné).

le Repos Post-Courrier est égal à :

- 20 heures dont 1 RNN si le dernier temps de service de vol programmé de la rotation est supérieur à 11 heures
- 16 heures dont 1 RNN si un des temps de service de vol programmé de la rotation est supérieur à 10 heures
- 14 heures dont 1 RNN lorsque tous les temps de service de vol programmés de la rotation sont inférieurs ou égaux à 10 heures.

Le repos post courrier sera porté à 3 RNN si :

- La rotation a une période de vol programmée supérieur à 8 heures et inférieure ou égale à 8 heures 30 minutes
- La somme des périodes de vol programmée de la rotation est supérieure à 22 heures et inférieure ou égale à 24 heures.
- Le courrier comprend un vol de nuit programmé, ou reprogrammé en cas de modification d'horaire avant l'engagement du TSV (à la base comme en escale)

5.8. POSTE REPOS CABINE

Dans les cas particuliers des vols de nuit sur Amman et Damas, les PNC bénéficieront d'un poste repos équipage composé de 3 sièges Economy.

En cas d'absence de rideau permettant l'isolation de ce Poste Repos équipage, il sera attribué un repos additionnel aux PNC concernés à hauteur de 12h.

Pour les autres vols programmés de nuit, si le temps de vol programmé à une durée supérieure ou égale à 4 heures, en cas de cabine Economy incomplète au jour J, avec au minimum 3 sièges libres, 3 sièges contigus seront préservés pour le repos des PNC.

6. REPOS ADDITIONNEL

Tous les repos additionnels peuvent être soit crédités sur un compteur RADD C.J.R, soit pris à l'issue du RPC de la rotation, soit payés, au choix du PNC. Les dispositions de positionnement du repos additionnel sont définies au 6.2 « positionnement et report du repos additionnel », 6.3 « apurement du compteur RADD » et au 14.1.2 « desiderata RADD CJR ».

Le repos additionnel s'ajoute à la fin du temps de repos post-courrier et du temps de repos dérogatoire, sans confusion possible avec le repos nocturne normal de ce temps de repos post-courrier et de ce temps de repos dérogatoire ou avec un jour de repos-base, protection comprise.

En complément du repos additionnel pour composition d'équipage réduite décrit à l'article ci-dessous 6.1, du repos additionnel pourra être attribué au titre du dépassement des limitations telles que décrit en 10.4, 10.6 et 10.7.

6.1. REPOS ADDITIONNEL POUR COMPOSITION D'EQUIPAGE REDUITE

Pour faire face à des aléas d'exploitation, l'Entreprise peut avoir recours à des compositions d'équipage réduites.

Dans ce cas, l'entreprise complétera dès que possible la composition d'équipage.

Les PNC ayant fait partie de compositions d'équipage incomplètes au départ de la base d'affectation, ou au départ d'une escale tel que décrit au 9.2.2 suite au déclenchement d'une réserve, bénéficient d'un repos additionnel qui alimentera son compteur de RADD CJR ou sera pris à l'issue du RPC de la rotation au choix du PNC. Ce repos additionnel peut, sur demande du PNC, être rémunéré selon les dispositions définies à l'article 6.4.

Dès lors qu'il y a octroi de RADD pour composition équipage incomplète sur un (ou plusieurs) tronçon(s) d'une rotation, l'ensemble des PNC ayant réalisé ce (ou ces) tronçon(s) en bénéficie.

Sa valeur est de 24 heures par PNC manquant, pour chaque PNC de l'équipage concerné, avec obligation de compléter au premier passage à la base consécutif au découcher, selon le tableau ci-après :

Volume de RADD par PNC manquant au départ d'une rotation				
Durée du courrier	1 ^{er} jour du courrier	2 ^{ème} jour du courrier	3 ^{ème} jour du courrier	4 ^{ème} jour du courrier
1 ON	24 heures de RADD			
2 ON	24 heures de RADD	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation		
3 ON	24 heures de RADD	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation, ou s'il n'y a pas de repassage à la base d'affectation	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation	
4 ON	24 heures de RADD	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation, ou s'il n'y a pas de repassage à la base d'affectation	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation, ou s'il n'y a pas de repassage à la base d'affectation	+24 heures de RADD, si le courrier n'est pas complété au 1 ^{er} repassage à la base d'affectation

Sur le dernier jour du courrier, s'il n'y a pas de repassage à la base, aucun RADD n'est dû.

6.2. POSITIONNEMENT ET REPORT DU REPOS ADDITIONNEL

Le PNC a toujours la possibilité de prendre son repos additionnel à l'issue du RPC sauf disposition contraire (planning non réglementaire : impossibilité de positionner le RADD si suivi directement par du temps alterné ou des congés).

Si un PNC demande le paiement ou le report du RADD obtenu, alors aucun accolement à l'issue du RPC ne sera réalisé.

En suivi, sur le mois en cours, le PNC aura la possibilité de demander le positionnement de son RADD obtenu (total ou partiel, avec un minimum de 6 heures) à l'issue d'un jour OFF pour notamment stabiliser une journée de dispersion ou réduire la période possible d'utilisation.

Lorsque le PNC choisit de positionner la totalité de son RADD (et du temps de repos dérogatoire éventuel) à l'issue du RPC et que tout ou partie de ce repos additionnel (et du temps de repos dérogatoire éventuel) chevauche des jours de repos bases et/ou un jour de repos base isolé, la partie recouvrant les jours de repos base sera positionnée à l'issue de ceux-ci.

Un jour de repos base débute à 0h01 du jour J et se termine à J+1 5h.

Si au choix du PNC, l'accolement du repos additionnel entraîne une déstabilisation de ses activités suivantes, celles-ci pourront être déstabilisées selon les dispositions du paragraphe 10.11.4 « accolement RADD et non réduction du RPC »

Le repos additionnel est recredité sur le compteur RADD CJR lorsqu'il est recouvert par une maladie, un accident ou une inaptitude.

6.3. APUREMENT DU COMPTEUR RADD

Au bout de douze mois, le service planning pourra programmer les RADD non utilisés par le PNC :

- Soit accolés à la période de repos base consécutifs
- Soit accolés à une période de congés

6.4. PAIEMENT DU REPOS ADDITIONNEL

Le PNC a la possibilité de se faire rémunérer selon son choix son repos additionnel ; il doit en faire la demande auprès du suivi planning avant la fin du temps de repos post-courrier du courrier concerné par ce repos additionnel.

7. ACTIVITES SOL

Les immobilisations sur ordre ont une durée journalière maximale de 8 heures de service, dans un temps de service de 10 heures, incluant, notamment le temps de repas.

Une demi-journée a une durée maximale de 4 heures de service dans un temps de service de 5 heures au maximum.

L'emploi du temps des stages est précisé aux stagiaires.

Après une activité sol, le repos minimum est fixé à 12 heures.

8. ELEARNING

Les parties signataires souhaitent poursuivre et développer la réalisation des modules adaptés par le biais du e learning. Aussi, l'ensemble des PNC des différents régimes d'emploi se verront attribuer chaque année IATA une journée e learning.

Les règles de mise en œuvre de cette journée sont les suivantes :

- La direction déterminera pour une année donnée les modules e-learning à réaliser au titre de cette journée et les communiquera aux PNC via un Mémo PNC

- Un délai minimum de trois mois entre l'envoi des liens permettant de réaliser un e learning donné et l'obligation de l'avoir réalisé sera respecté par la Direction.

- Le PNC réalisera, les modules e learning qui auront été déterminés par la Direction en début d'année IATA. Le PNC n'aura pas pour obligation de réaliser son module e learning sur cette journée spécifique, sous réserve de respecter l'échéance propre à l'e learning à réaliser.

- A titre absolument exceptionnel, il sera possible de lancer un e learning dit « urgent » d'une durée réduite (15 minutes) et comprise dans le volume maximal annuel par PNC, pour répondre à une obligation réglementaire ou une évolution impérieuse du produit. Ceci en instaurant un délai raisonnable et minimal de réalisation.

- Concernant les domaines éligibles au learning, il sera privilégié des domaines qui, par leur caractère « savoir » peuvent être dispensés par le elearning.

- Le volume maximal d' e learning au titre de cette journée sera de 5h par an et par PNC.

- Pour ceux qui souhaitent effectuer ce e-learning sur le lieu de travail, un espace à cette attention sera mis à leur disposition.

- Modalités pratiques de positionnement de cette journée :

Sur une journée de dispersion, il pourra être positionné une journée de formation en elearning, identifiée dans les plannings. Pour programmer une formation en e-learning, il faut avoir la disponibilité planning permettant de programmer l'équivalent d'une activité sol de 04h00 dans la plage 07h30-18h00.

Cette journée de formation en elearning ne rentrera pas dans le décompte du nombre de jours d'activité.

Cette journée de dispersion ne sera pas utilisable par l'entreprise pour affecter une activité.

En phase de suivi, il sera possible de positionner cette journée de elearning aux PNC ne l'ayant pas encore eue dans leur planning de l'année IATA en cours ; par exemple : lors de reconstruction suite absence, annulation d'une activité en exploitation ...

En cas de non maintien de cette journée (absence du PNC, aléas d'exploitation, ...), une nouvelle journée d'elearning sera programmée avant la fin de l'année IATA soit lors de la reconstruction soit lors de la construction d'un autre TDS.

9. BLOC RESERVE ET RESERVES

La programmation de blocs-réserves et de réserves a pour objet de pallier les modifications ou défections connues jusqu'à J-1, ainsi que les défaillances des PNC au jour J (absence, retards,...) et les aléas de l'exploitation.

9.1. BLOC RESERVE

Pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4 et 4ON/2OFF/S6, les blocs réserves seront programmés avec un maximum de 4 jours consécutifs de réserve, avec la possibilité de programmer un bloc de moins de 4 jours une fois par an.

Pour les PNC volontaires, 6ON/3OFF/S6, les blocs réserves seront programmés avec un maximum de 6 jours consécutifs de réserve avec la possibilité de programmer un bloc de moins de 6 jours une fois par an.

9.1.1. PROCEDURE DE CONTACT DANS LE BLOC RESERVE

Dans le bloc réserve, l'entreprise peut contacter le PNC par SMS à tout moment en-dehors des périodes de temps de repos, selon les modalités du 9.2.1, et par appel téléphonique uniquement pendant la durée de la plage de réserve.

Un SMS envoyé est considéré comme connu par le PNC en dehors des périodes de repos.

Avant la fin d'une plage de réserve, le PNC doit prendre connaissance de l'activité suivante lui ayant été attribuée. L'entreprise devra utiliser des moyens appropriés (salle de réserve, SMS,...).

9.1.2. LIMITATION DU NOMBRE DE JOURS DE BLOC RESERVES

Pour les PNC à 100% ou en temps alterné (ou en parental) à 92%, le nombre maximum de jours de bloc réserves est de 36 par année civile.

Pour les PNC en « temps alterné par mois entier » (ou en parental), le nombre maximum de jours de bloc réserves par année civile est de :

- 29 jours pour les PNC en TTA à 80%
- 27 jours pour les PNC en TTA à 75%
- 24 jours pour les PNC en TTA à 66%
- 18 jours pour les PNC en TTA à 50%.

Pour les PNC en « temps alterné fractionné » (ou en parental), le nombre maximum de jours de bloc réserves par année civile est de :

- 30 jours pour les PNC en TTA 23/30^{ème} 8/12
- 28 jours pour les PNC en TTA 20/30^{ème} 8/12
- 29 jours pour les PNC en TTA 23/30^{ème} 10/12
- 26 jours pour les PNC en TTA 20/30^{ème} 10/12

Ces limitations sont réduites, en cas de présence incomplète dans l'Entreprise pendant une année civile (hors temps alterné et parental), de 6 jours par tranche de 2 mois complets d'absence de l'Entreprise.

A titre exceptionnel, et à condition qu'il ne reste plus aucune possibilité de programmation parmi les PNC d'une même population n'ayant pas encore effectué le nombre maximum de jours de réserves prévu ci-dessus, et après information des organisations syndicales représentatives signataires, il pourra être programmé un bloc réserve supplémentaire d'un maximum de 4 jours.. En aucun cas, un PNC ne se verra appliquer cette augmentation sur deux années civiles consécutives.

9.1.3. PROGRAMMATION DU BLOC RESERVE

La programmation des blocs réserves est répartie de façon équitable dans le cadre de l'année civile entre les PNC d'une même population de programmation.

Deux blocs réserves ne pourront être programmés à un même PNC à moins de 30 jours d'intervalle comptés de la fin du bloc au début du bloc suivant (hormis journées de réserves programmées dans le cas de la déstabilisation d'un planning).

La programmation des blocs réserves se fait en tenant compte :

- des impositions fixes (stages, congés annuels, visites médicales,...)
- des tours de blocs réserves précédents
- des desiderata repos et/ou vol.

Les prévisions de tour de bloc réserve sont consultables à l'avance. Les blocs réserves sont communiqués au 15 du mois M-1 ; toutefois, des ajustements de dernière minute peuvent conduire exceptionnellement à une programmation postérieure à cette date, et au plus tard à la date de publication des tours de service individuels. Une telle programmation fera l'objet d'un message au PNC et ne se fera pas au détriment d'un DDA exprimé.

9.2. RESERVES

9.2.1. PLAGE DE RESERVE

Les réserves au terrain seront programmées par SMS pour couvrir les départs et les repassages à la base des activités vol.

La plage de réserve a une durée maximale de 6 heures. Elles sont assurées au terrain, sauf si une partie de la réserve est dans la plage 0H01/4H59. Dans ce cas, il s'agit d'une réserve terrain de nuit; elle s'effectue à l'hôtel, l'hébergement étant à la charge de l'Entreprise.

Les horaires de début de la plage de réserve du jour J seront programmées selon :

- Sans contrainte horaire si le SMS est envoyé avant J-1 14h00
- si le SMS est envoyé entre J-1 14h01 et J-1 20h00, la réserve sera programmée :
 - soit au plus tôt 2 heures avant le début de l'activité initiale,
 - soit après 11h45 s'il n'y avait pas d'activité initiale

Il ne sera pas envoyé de SMS après 20h00 pour programmer ou reprogrammer une activité le lendemain (vol ou réserve).

Il ne sera pas programmé de réserve terrain hors base-planning sauf si le PNC est indifférent base ou en cas de volontariat du PNC ou en cas de retard du PNC sur un vol dont le départ est programmé hors de sa base-planning.

9.2.2. DECLENCHEMENT DE RESERVE

Le PNC de réserve terrain est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de décollage programmée ou reprogrammée se situe à l'intérieur de sa plage de réserve, y compris quand l'heure bloc départ se situe moins d'une heure après le début de la réserve ; dans ce cas, le temps de service de vol sera pris en compte dans sa totalité en ce qui concerne les limitations.

Le temps de service du PNC de réserve terrain débute soit au pointage de sa plage de réserve, soit au pointage de la rotation sur laquelle il est déclenché si celui-ci est en amont de l'heure de début de sa plage de réserve.

Un CC peut être déclenché en HST si l'effectif en HST de mêmes caractéristiques plannings a été entièrement déclenché.

En cas de départ en vol pendant la réserve terrain, le temps passé en réserve additionné de la valeur du premier temps de service de vol attribué servira de base pour le calcul du temps de repos en escale minimum.

Si l'allongement de ce temps de service générerait une composition d'équipage réduite sur la suite de la rotation, alors 24h de RADD sera attribué par PNC manquant et pour chaque PNC concerné, pour la journée du lendemain, selon les modalités de l'article 6

En cas de départ en vol pendant la réserve, si au cours du premier service de vol, le temps passé en réserve terrain additionné de la valeur du premier temps de service de vol attribué excède une durée de :

- 12 heures si le service de vol ne comporte que des étapes en fonction,
- 12 heures 30 minutes si le service de vol comporte une ou plusieurs étapes en mise en place,
- 14 heures dans le cas où le courrier se compose d'un seul service de vol se terminant par une mise en place d'un temps de vol inférieur à 2 heures qui a pour objet de ramener le PNC à sa base d'affectation.

➤
alors le PNC est relevé lors du premier passage à Paris ; mais si cela n'est pas possible, il lui sera attribué un repos additionnel selon la règle ci-dessous :

- dépassement \leq à 3 heures, un repos additionnel de 18 heures,
- dépassement $>$ à 3 heures un repos additionnel de 24 heures.

Ce repos additionnel sera attribué à l'issue du repos post-courrier, sans confusion possible avec le repos nocturne normal de ce repos post-courrier, ni l'éventuel repos additionnel dû en application de l'article 6 « REPOS ADDITIONNEL » ; la somme du repos post-courrier, de ce repos additionnel et des éventuels repos additionnels en application de l'article 10.6 « Dépassement des limitations en cours d'exécution du courrier » ne peuvent excéder 96 heures.

Les modalités de report s'effectuent dans les mêmes conditions que l'article 6.2

Un PNC de réserve qui n'effectue pas le courrier sur lequel il a été déclenché du fait de l'entreprise gardera son TSV engagé. Dans ce cas, alors un courrier de substitution lui sera attribué dans une plage de 1 heure débutant à l'heure bloc départ programmé du service de vol initialement programmé (ce courrier de substitution ne pourra pas rentrer plus de 2 heures après l'heure d'arrivée programmée du dernier temps de service de la rotation initiale).

Si le PNC de réserve n'effectue pas le courrier sur lequel il a été déclenché pour une raison qui n'est pas du fait de l'entreprise, alors il sera replacé de réserve jusqu'à l'heure de fin de plage initialement programmée

(*) On appelle « temps passé en réserve » le temps compté depuis le pointage en réserve terrain jusqu'à l'heure de début du premier temps de service de vol du courrier sur lequel le PNC est engagé

Après une réserve terrain n'ayant pas donné lieu à un départ en courrier, le PNC a droit à un repos de 12 heures dont 1 RNN, porté à 14 heures dont 1 RNN pour une réserve de nuit.

Déclenchement d'un PNC de réserve terrain à Roissy CDG (respectivement ORY) sur une rotation dont le départ est programmée à Orly (respectivement Roissy CDG) :

- Si le PNC n'est pas indifférent base-planning : ce déclenchement n'est possible que s'il a eu 36 heures dont 2 nuits locale de repos et/ou congés et/ou RADD en amont de cette réserve et que la limite mensuelle à 1 vol hors Base-Planning n'a pas été atteinte. La rotation compte alors dans la limitation des vols hors Base-Planning.
- Le PNC bénéficie d'un taxi à l'aller et au retour s'il le souhaite.

9.2.3. RESERVE DEPROGRAMMEE

Le bloc réserve peut comporter des jours sans programmation de réserve ou de vol. Dans ce cas, cette journée de réserve programmée, puis déprogrammée reste bien prise en compte dans le décompte des jours de réserve annuels.

Dans le cas d'une déprogrammation d'une journée de réserve, le PNC est informé par SMS au plus tard à J-1 21h00 qu'il est libre de tout service.

10. CONDITIONS EN EXPLOITATION / REALISATION

En exploitation/réalisation, les dispositions du décret du 11 juillet 1991 et du règlement (CE) N°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 relatifs à la fatigue des équipages s'appliquent aux PNC.

« Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions ».

10.1. ENGAGEMENT DU TSV

L'engagement du TSV traduit le déclenchement du calcul du TSV, calcul tel que défini dans le paragraphe Définitions. Au-delà du délai défini ci-dessous, l'heure de début de TSV n'est plus modifiable.

Sous réserve de présence dans les locaux PN Air France et d'être en mesure d'effectuer sa mission à l'heure du pointage, le temps de service de vol est systématiquement considéré comme engagé en fonction de l'heure bloc départ programmée si le PNC n'a pas eu connaissance, à l'initiative de l'Entreprise ou à la sienne (sans obligation de téléphoner), de la modification de son service de vol :

- **à la base**, 2 heures avant l'heure de pointage programmée
- **en escale**, 1 heure avant l'heure programmée initiale de ramassage (heure de réveil).

Si le PNC a connaissance de la modification de son service de vol dans les délais prévus ci-dessus, c'est la nouvelle heure bloc départ programmée qui est prise en considération pour déterminer l'heure d'engagement du temps de service de vol.

Le temps de service de vol n'est pas considéré comme engagé si le PNC se présente en retard et qu'il n'assure pas ce courrier.

10.2. LIMITATIONS EN EXPLOITATION DANS LE CADRE DE LA RESERVE :

Pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4, 4ON/2OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois à 2 TSV programmés dans la zone hachurée sur 4 jours consécutifs d'activité

Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois à 3 TSV programmés dans la zone hachurée sur 6 jours consécutifs d'activité

10.3. LIMITATIONS EN EXPLOITATION DANS LE CADRE DE L'UTILISATION DE LA DISPERSION :

Pour les PNC volontaires 4ON/3OFF/S4, 4ON/2OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois :

- à 5 jours consécutifs d'activités (avec un maximum de 4 activités vols consécutives) au lieu de 4
- ou à 4 activités matinales consécutives au lieu de 3
- ou à 2 TSV programmés dans la zone hachurée sur 4 jours consécutifs d'activité

Pour les PNC volontaires 6ON/3OFF/S6, il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois :

- à 7 jours consécutifs d'activités au lieu de 6 (hors abattement pour maladie du PNC)
- ou à 5 activités matinales consécutives au lieu de 4
- ou à 3 TSV programmés dans la zone hachurée sur 6 jours consécutifs d'activité

10.4. RETARD AU DEPART DU COURRIER

A la base d'affectation, en cas de retard au départ du courrier, les limitations de temps de service de vol prévu à l'article 5.1 « Temps de service de vol » peuvent être dépassées sous réserve :

- du respect des dispositions du décret du 11 juillet 1991 et du règlement (CE) N°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 relatifs à la fatigue des équipages
- d'un aménagement des charges de travail auquel il pourrait être procédé par le Personnel Navigant Commercial.

Un repos additionnel est attribué en cas de dépassement de TSV au-delà des grilles de programmation prévu à l'article 5.1 « Temps de service de vol ». Une information sera fournie dans le dossier de vol du chef de cabine ou du PNC en rotation isolée sur le TSV maximal en programmation et en exploitation. Ce repos additionnel est de 6 heures par tranche de 30 minutes de dépassement. Les modalités de report sont celles de l'article 6 « Repos additionnel ».

10.5. PRISE DE REPAS A BORD

Il est de la responsabilité du Chef de Cabine de trouver la meilleure organisation de travail possible, pour qu'au cours de la journée, tous les membres de l'équipage puissent consommer la ou les prestations embarquées à leur intention.

Lorsque les circonstances de la rotation ne permettent pas de consommer pendant les escales de transit des prestations embarquées, la prise de repas à bord s'effectuera à tour de rôle et hors de vue des clients, dans le respect de la fonction sécurité (présence du PNC en cabine) et dans le respect de la fonction commerciale (disponibilité pour la réalisation du service).

10.6. DEPASSEMENT DES LIMITATIONS EN COURS D'EXECUTION DU COURRIER

En cours d'exécution du courrier, les limitations de période de vol, de temps de service de vol et de nombre d'étapes peuvent être dépassées sous réserve :

- du respect des dispositions du décret du 11 juillet 1991 et du règlement (CE) N°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 relatifs à la fatigue des équipages,
- d'un aménagement des charges de travail auquel il pourrait être procédé par le Personnel Navigant Commercial.

Un repos additionnel est attribué en cas de dépassement en exploitation des limitations de période de vol, de temps de service de vol, du nombre d'étapes prévu à l'article 5 « LIMITATIONS DANS LE CADRE DU COURRIER ».

Ce repos additionnel est de 6 heures par tranche de 30 minutes de dépassement en ce qui concerne respectivement chaque temps de service de vol et chaque période de vol, et de 12 heures par étape supplémentaire au-delà du nombre d'étapes maximal, le demi-tour au sol (QRF sol) n'étant pas considéré comme une étape.

Une information sera fournie dans le dossier de vol du chef de cabine ou du PNC en rotation isolée sur le TSV maximal en programmation.

En cas de dépassement des limitations, les repos dus à chaque type de dépassement s'additionnent.

Aucun repos additionnel n'est dû à la base si le PNC bénéficie, lors d'une des deux escales suivant le dépassement, d'un temps de repos en escale au moins égal à 46 heures 30 minutes (soit un temps d'arrêt de 48 heures).

La somme du repos post-courrier et du repos additionnel ne peut dépasser 96 heures hormis le supplément de repos accordé au titre d'une dérogation

Les modalités de prise du repos additionnel sont celles de l'article 6 « Repos additionnel ».

10.7. DEPASSEMENT EN EXPLOITATION DES LIMITATIONS PARTICULIERES LIEES AUX VOLS DE MISE EN PLACE NON ISOLEES AYANT POUR OBJET DE RAMENER LE PNC A SA BASE D'AFFECTATION

Si le dépassement concerne la partie en fonction, un repos additionnel est attribué selon les modalités et valeurs prévues en 10.6.

Si le dépassement ne concerne que le temps de service de vol total ou la période de vol totale, un repos additionnel est également attribué selon les modalités et valeurs prévues en 10.6.

Si le dépassement concerne les deux parties (en fonction et temps de service de vol total ou période de vol totale), un repos additionnel est attribué selon les modalités et les valeurs prévues en 10.6 pour ce qui concerne la partie en fonction dans tous les cas et, pour ce qui concerne le temps de service de vol total ou la période de vol totale, seulement si :

- le temps de service de vol total est supérieur au temps de service de vol en fonction réalisé de plus de 2 heures 30,

et/ou si :

- la période de vol totale est supérieure à la période de vol en fonction réalisée de plus d'une heure ou d'une demie heure pour les services de vol de 2 étapes.

De plus, si, en exploitation, la durée de la mise en place est supérieure à 2h et si le temps de service de vol total est supérieur à 12h30, un repos additionnel est attribué au titre de la partie du temps de vol de la mise en place qui dépasse 2 heures ; celui-ci est attribué selon les modalités et les valeurs définies en 10.6 sur cette partie divisée par deux.

10.8. RETARD DU COURRIER A L'ARRIVEE EN ESCALE

En cas de retard à l'arrivée d'un service de vol en escale ne permettant pas d'attribuer le temps de repos en escale minimum prévu à l'article 5.6 « Repos en escale » :

- Le temps de repos en escale peut être réduit :
 - à la durée du temps de service réalisé avec un minimum de 10h (ce minimum étant majoré du Temps de trajet Aéroport/Hôtel/Aéroport moins 1h00 dès lors que le temps de trajet est supérieur à 1h00).
 - A 10h00, sous couvert de l'utilisation du pouvoir discrétionnaire du commandant de bord
- Si l'heure bloc départ du service de vol suivant est recalée, l'heure de réveil et l'heure de ramassage sont recalées en conséquence. Dès lors que ces trois horaires ont été recalés en programmation et que l'équipage PNC en a été informé*, le temps de repos en escale est réputé respecté.

* Information de l'équipage :

Le télex du CCO faisant mention de l'heure recalée du vol départ suivant est présenté au CDB, (ou au C/C si PNT et PNC n'effectuent pas la même rotation. Dans ce cas le télex doit être signé par le C/C). Toutefois il est rappelé que le Commandant de bord peut anticiper l'heure bloc départ programmée ou reprogrammée, sans pour autant modifier ni l'heure de réveil ni le ramassage (ou les deux) ainsi recalées.

10.9. RECONSTRUCTION DU TDS SUITE A UNE ANNULATION, MODIFICATION D'UNE ROTATION DU FAIT DE L'ENTREPRISE, OU UN RETARD AU RETOUR D'UN COURRIER

Si une rotation est annulée pour l'ensemble de l'équipage ou si la modification touche le type avion, la rotation, l'itinéraire, l'horaire, le nombre de jours d'engagement ou la composition équipage, l'Entreprise en informera le PNC dès connaissance de la modification.

Les activités et OFF suivants sont stables.

Dans le cadre de la reconstruction du TDS régi par cet article 10.9, le PNC ne pourra pas être programmé de réserve.

Si une rotation est annulée pour les motifs cités ci-dessus, il pourra être reprogrammé des activités sur toute la durée de la rotation initiale tout en maintenant la stabilité des activités et OFF suivants.

Avec l'accord du PNC, les activités suivantes peuvent être déstabilisées.

Si une rotation est écourtée, il pourra être reprogrammé des activités sur les journées de dispersion ainsi créées, tout en maintenant la stabilité des activités et OFF suivants.

Avec l'accord du PNC, les activités suivantes peuvent être déstabilisées.

Suite à un retard au retour d'une rotation, ou à la prolongation d'une rotation, déstabilisant l'activité suivante, le planning du PNC sera reconstruit avec des activités vol sur les journées de dispersion ainsi créées par ces déstabilisations, tout en maintenant la stabilité des activités et OFF suivants.

Avec l'accord du PNC, les activités suivantes peuvent être déstabilisées.

La reprogrammation des nouvelles activités cherchera en priorité à respecter la structure (nombre de jours) de la ou des rotations prévues.

En cas d'annulation de vol, sans SMS le libérant d'activité, le PNC doit se présenter à l'horaire de pointage initialement programmé au service du suivi planning.

Pour le texte qui suit, la rotation initiale est celle connue au plus tard à J-2 21h00.

Sur les journées de dispersion créées par ces déstabilisations, l'Entreprise pourra lui attribuer :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé au plus tard à J-2 21h00, sans contrainte horaire
- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé entre J-2 21h01 et J-1 14h00.

Sauf accord du PNC, l'heure de pointage de la nouvelle activité sera au maximum de 2 heures en amont de l'heure programmée de début du premier temps de service de la rotation initiale. L'heure de fin de la nouvelle activité sera au maximum 2 heures en aval de l'heure de fin du dernier temps de service de la rotation initiale.

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé entre J-1 14h01 et J-1 21h00

Sauf accord du PNC l'heure de pointage de la nouvelle activité sera au plus tôt à l'heure programmée de début du premier temps de service de la rotation initiale. L'heure de fin de la nouvelle activité sera au maximum 2 heures en aval de l'heure de fin du dernier temps de service de la rotation initiale.

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé entre J-1 21h01 et 2h avant l'heure de pointage de l'activité initiale du jour J. Cette nouvelle activité devra respecter les points suivants :
 - débuter au minimum 12h après l'envoi du SMS
 - avoir une heure de pointage programmée au maximum 4h après l'heure programmée de début du premier temps de service de vol de la rotation initiale
 - avoir une heure de fin au maximum 2h en aval de l'heure de fin du dernier temps de service de la rotation initiale.

Cependant avec l'accord du PNC, il peut ne pas y avoir de contraintes sur l'heure de début et l'heure de fin de la nouvelle activité.

Si l'annulation ou la modification de la rotation a lieu à J et que l'information est communiquée par SMS au PNC après l'engagement du temps de service de vol de son activité initiale (donc moins de 2 heures avant le pointage), alors un courrier de substitution sera attribué dans une plage de 1 heure débutant à l'heure bloc départ programmé du service de vol initialement programmé (ce courrier de substitution ne pourra pas rentrer plus de 2 heures après l'heure d'arrivée programmée du dernier temps de service de la rotation initiale).

Passé ce délai, si aucun courrier ne lui est attribué, le PNC est libéré de service ; il a droit à 12 heures dont 1 RNN de repos, repos débutant 15 minutes après que sa libération de service lui ait été signifiée, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.

10.10. RETARD DU COURRIER AU RETOUR A LA BASE

10.10.1. REDUCTION DU RPC

En cas de retard à l'arrivée, le RPC pourra être réduit, sauf avis contraire du PNC, à la valeur maximale entre le temps de service précédent et 12 heures pour maintenir l'activité du lendemain. Dans ce cas le PNC bénéficiera de 6 heures de RADD CJR par tranches de 30 minutes de réduction du RPC.

Le PNC sera systématiquement averti de la réduction de son RPC (par acars, SMS ou autre moyen de l'entreprise), de son attribution de RADD et un hébergement lui sera proposé. Il sera averti qu'il pourra exprimer s'il le souhaite un avis contraire via le suivi, le CCPE ou tout autre moyen/service développé par l'entreprise.

En cas de non réduction du RPC entraînant une déstabilisation de son planning, son planning sera reconstruit selon les dispositions de l'article 10.11.4 « accollement RADD ou non réduction du RPC ».

10.10.2. ARRIVEE APRES 23H45 SUIVIE A J+1 PAR UNE AUTRE ACTIVITE

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, l'accord du PNC sera nécessaire pour maintenir son activité du lendemain. S'il accepte, le PNC bénéficiera de :
 - ❖ 6 heures de RADD C.J.R pour le 1^{er} quart d'heure (bloc arrivée entre 23h46 et 00h00)
 - ❖ 6 heures de RADD C.J.R supplémentaires par tranche de quart d'heure de 00h01 à 00h45
 - ❖ 12 heures de RADD C.J.R supplémentaires pour le dernier quart d'heure de 00h46 à 01h00.

En cas de maintien de son activité un hébergement lui sera également proposé.

- En cas d'arrivée bloc après 01h00, l'activité du lendemain ne sera pas maintenue.

10.10.3. ARRIVEE APRES 23H45 SUIVIE A J+1 PAR UN JOUR DE REPOS BASE

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, le jour de repos base programmé le jour (J+1) est maintenu. Le PNC bénéficie de 6 heures de RADD C.J.R. en cas d'arrivée bloc entre 00h01 et 00h30. Le PNC bénéficie de 12 heures de RADD C.J.R. en cas d'arrivée bloc entre 00h31 et 01h00.
- Si un bloc arrivée prévu à J est postérieur en réalisation à J+1 01h00, le jour de repos base initialement programmé le jour (J+1) sera accolé ou reporté sur le mois au choix du PNC. En aucun cas une activité ne pourra être programmée sur cette journée.

Ces heures de RADD C.J.R attribuées suite au maintien d'une activité ou d'un jour de repos base après une arrivée tardive seront positionnées conformément aux dispositions définies de l'article 6 « Repos additionnels».

10.11. RECONSTRUCTION DU TDS DU FAIT DU PNC

10.11.1. PNC EN RETARD

Un vol ne sera pas retiré à un PNC avant l'heure de pointage, même si ce dernier a déclaré un retard.

Le PNC doit prévenir de son retard avant l'heure de pointage programmée, sauf en cas de force majeure.

Lorsqu'un PNC est en retard

- pour un vol :
 - s'il arrive avant son bloc départ programmée de son activité, il pourra lui être affecté une nouvelle activité (vol ou réserve) sans que cela ne déstabilise ses activités et OFF suivants
 - s'il arrive après son bloc départ et qu'il ne lui est pas attribué une nouvelle activité, alors le PNC sera considéré comme absent. Absence prévenue s'il a prévenu de son retard.

Les jours de réserve ainsi programmés en cas de retard du PNC ne sont pas décomptés de la limitation en jours réserve.

- pour une réserve :
 - s'il arrive dans un délai d'une heure après l'heure de début de sa plage de réserve. Le PNC en retard sera maintenu de réserve et sa plage de réserve pourra être prolongée de la valeur de son retard.
 - Au-delà, s'il ne lui est pas attribué une nouvelle activité, alors le PNC sera considéré comme absent. Absence prévenue s'il a prévenu de son retard.

Dans les deux cas, les activités et OFF suivant restent stables.

Avec l'accord du PNC, les activités suivantes peuvent être déstabilisées

Lors de la reconstruction de son TDS, pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning attribuera au PNC :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé avant J-1 14h00, sans contrainte horaire
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,

En l'absence d'activité disponible, il pourra lui être programmé une réserve sur le premier jour suivant son retard. Cette réserve n'entrera pas dans le décompte annuel.

10.11.2. Absence prévenue du PNC, pose de journée Joker et PNC débarquant d'une activité programmée par l'entreprise

Dès qu'il a connaissance de son absence sur une activité programmée à l'initiative de l'entreprise, un PNC doit prévenir l'entreprise au plus tôt pour que celle-ci puisse réattribuer au plus vite l'activité initialement programmée à un autre PNC ; toute absence devra être prévenue au plus tard 45 minutes avant le pointage de son activité.

La stabilité des activités et OFF suivants (non abattus) est maintenue.

Sur la période de dispersion créée par un débarquement ou une absence prévenue sur une activité programmée à l'initiative de l'entreprise ou lors de la reconstruction de son tour de service, le PNC pourra être placé de réserve. Cette réserve ne sera pas comptabilisée dans les limitations du nombre de réserve. Sauf volontariat du PNC, le déclenchement éventuel de cette réserve ne devra pas remettre en cause le courrier suivant sa reprise d'activité.

Dans le cas particulier d'une dispersion créée du fait d'un congé (congé exceptionnel d'ordre familial, congés sans solde, congé parental, congé de paternité ou temps alterné), le PNC ne sera pas mis de réserve.

Le suivi planning reconstruit son tour de service en fonction des activités vol disponibles et ne déstabilise pas plus de deux jours OFF par période d'absence (en cas d'abattement des jours OFF suite à cette absence) sur la période publiée.

Pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning envoie un SMS au PNC. En l'absence d'activité vol disponible, il pourra lui être programmé une réserve qui n'entrera pas dans le décompte annuel.

Pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning attribuera au PNC :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé avant J-1 14h00, sans contrainte horaire
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,

10.11.3. ABSENCE DU PNC NON PREVENUE

En cas d'absence sans respect du délai de prévenance, la stabilité du planning du PNC n'est plus garantie.

Une convergence avec le planning initial sera recherchée dans les meilleurs délais, et au plus tard à J+7 (J étant le dernier jour de son absence). Les activités et OFF (non abattus) à partir de J+7 restent stables.

Les rotations débutant avant J+7 et se poursuivant après J+7 sont aussi stables.

Le suivi planning reconstruit son tour de service en fonction des activités disponibles

Pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning envoie un SMS au PNC. En l'absence d'activité vol disponible, il pourra lui être programmé une réserve qui n'entrera pas dans le décompte annuel.

Pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning attribuera au PNC :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé avant J-1 14h00, sans contrainte horaire
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,

10.11.4. ACCOLEMENT RADD, NON REDUCTION DU RPC

En cas de modification du tour de service du fait du PNC créée par sa prise de repos additionnel accolée ou la non réduction de son RPC pour maintenir son activité du lendemain, le suivi planning reconstruit son tour de service en fonction des activités disponibles. Les OFF suivants restent stables.

Pour chaque nouvelle activité programmée, le suivi planning attribuera au PNC :

- une activité de remplacement à J si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé avant J-1 14h00, sans contrainte horaire
- une activité de remplacement à J dont l'heure de pointage programmée est égale ou supérieure à 11h45 si le PNC est informé de sa nouvelle activité par un SMS envoyé à J-1 entre 14h01 et J-1 21h00,

En l'absence d'activité disponible, il pourra lui être programmé une réserve sur le premier jour de réengagement. Cette réserve entrera dans le décompte annuel.

Cette réserve, si elle est déclenchée pourra modifier ses activités suivantes sans pour autant déstabiliser ses OFF.

Si la réserve n'est pas déclenchée, ses activités suivantes restent stables.

10.12. UTILISATION DE LA DISPERSION ISSUE DU TDS

Les dispersions issues des tours de service seront utilisées selon les modalités suivantes :

Dès lors qu'un SMS aura été émis par l'Entreprise :

- Jusqu'à J-2 21h00, le PNC doit se conformer à sa nouvelle programmation,
- de J-2 21h01 à J-1 21h00, s'il accepte et effectue la programmation demandée le PNC bénéficiera d'un repos additionnel de 12 heures créditées dans son compteur RADD CJR. En l'absence de confirmation d'acceptation, le planning initial est conservé,

- à compter de J-1 21h01, s'il accepte et effectue la programmation demandée le PNC bénéficiera d'un repos additionnel de 24 heures créditées dans son compteur RADD CJR. En l'absence de confirmation d'acceptation, le planning initial est conservé.

Sont également considérées comme dispersions issues du TDS :

- Les dispersions issues de la reconstruction qui sont connues depuis 7 jours ou plus
- Les dispersions issues de la reconstruction positionnées au minimum 6 jours après l'activité initiale.

11. PUBLICATION DES TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS

Le calendrier des dates de diffusion du tour de service individuel sera disponible sous CREW. Chaque mois, la diffusion interviendra le 25 de M-1 au plus tard. Le tour de service individuel initial est consultable et archivé sous CREW à cette date.

11.1. STABILITE DES TOURS DE SERVICE INDIVIDUELS

Après leur publication, les tours de service individuels sont stables.

Les activités initialement programmées peuvent néanmoins être modifiées ou supprimées sur un tour de service mais dans un cadre restreint précisé dans les articles 10.9, 10.10 et 10.11 « CONDITIONS EN EXPLOITATION / REALISATION ».

La déstabilisation s'apprécie sur une programmation en continu, pouvant toucher deux tours de service individuels consécutifs.

L'entreprise communique les informations émanant notamment des services de la pré-planification, de l'élaboration et du suivi, par l'intermédiaire d'un SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) sur le mobile du PNC conformément à l'article 16 « MODALITE DE CONTACT ENTRE L'ENTREPRISE ET LE PNC ».

11.2. STABILITE DES JOURS DE REPOS BASE

Les jours de repos base sont considérés comme stables à compter de la publication des tours de service individuels sauf cas cités dans l'article 10 (10.10.3, 10.11.3) « CONDITIONS EN EXPLOITATION / REALISATION ».

12. Congés individuels formation

Pour l'application des dispositions concernant les règles d'utilisation du PNC, le congé individuel de formation est assimilé à un congé sans solde.

De plus, par exception, les dispositions particulières suivantes sont retenues.

12.1. AMPLITUDE DE TRAVAIL

Chaque jour de congé de formation a une durée de 24 heures, l'heure programmée de début de la journée de congé formation pouvant se situer entre 6H00 et 9H00 locale.

En suivi, l'heure de début d'une journée de congé formation peut être décalée dès lors qu'elle reste située entre 6H00 et 9H00 locale, l'heure de fin étant décalée d'autant.

L'amplitude, jour(s) de congés formation et jours d'activité, ne peut être supérieure à 7 jours entre 2 périodes d'au moins deux jours d'inactivité.

Cette amplitude peut être portée à 8 jours, si le cycle de travail concerné comporte un bloc réserve.

En outre, la période constituée de l'accolement de deux jours consécutifs de repos base servant à interrompre l'amplitude du nombre de jours d'activité et d'une journée de congé formation isolée (S2/CFO ou CFO/S2 ou S1/S1/CFO ou CFO/S1/S1), sera programmée d'un minimum de 88 heures, décomptées depuis l'heure bloc arrivée du dernier service de vol précédent cette période (ou fin d'activité en cas d'immobilisation sur ordre) jusqu'à l'heure bloc départ du premier service de vol suivant cette période (ou début d'activité en cas d'immobilisation sur ordre).

12.2. PRORATA DES JOURS DE REPOS BASE

Les jours de congé formation réduisent le nombre de jours de repos base selon le tableau suivant :

mois de 29 ou 30 j	NOMBRE DE JOURS DE CONGE FORMATION DANS LE MOIS			
	0 1 2 3 4	5 6	7 8	>=9
mois de 31 j	0 1 2 3 4	5 6	7 8 9	>=10
mois de 28 j	0 1 2 3	4 5	6 7 8	>= 9
Nombre de jours de repos base mensuels déduits	0	1	2	prorata selon le tableau « prorata des jours de repos base mensuels » défini en 4.1

Dans un mois civil complet d'activité, en cas de réduction des jours de repos base due à un congé formation, le jour de repos base isolé sera prioritairement abattu.

13. PREFERENCES ROTATIONS

L'ensemble des PNC peuvent exprimer avec un préavis de 2 mois une ou plusieurs des préférences suivantes :

- Volontariat rotations courtes (rotations de 1 et 2 jours)
- volontariat sur les activités matinales. Les limitations de l'article 4.2 « Nombre d'activités matinales » ne s'appliquent pas
- volontariat rotations longues pour les rotations de 4 ON. La limitation de l'article 4.8 « limitations sur le nombre de courriers » sur le nombre de rotations dont la somme des PV est supérieure à 20 heures ne s'applique pas
- volontariat vol de nuit. La limitation de l'article 4.5 « limitations sur le nombre de vol de nuit » sur le nombre de rotations comprenant un vol de nuit ne s'applique pas.

14. ESCALES PREFERENTIELLES DE DECOUCHER ET DESIDERATA

14.1. DESIDERATA

14.1.1. EXPRESSION DES DESIDERATA ET DATE LIMITE DE DEPOT

Chaque mois, deux desiderata (2 de même type possibles) peuvent être exprimés sur CREW.

Un PNC pourra aussi exprimer chaque mois une escale préférentielle de découcher en plus de ses DDA. En outre une seconde escale préférentielle de découcher pourra être demandée en lieu et place d'un DDA vol.

La date limite de demande des desiderata et des escales préférentielles de découcher est fixée par l'intermédiaire d'un calendrier annuel disponible sur iPn. Cette date limite se situe autour du 1er du mois M-1 à 08H00 pour le mois M.

En cas de refus de son desiderata vol lors du 1^{er} passage informatique, le PNC pourra effectuer une nouvelle demande de desiderata vol qui sera traitée lors d'un second passage informatique. La date limite pour la seconde campagne est situé autour du 4 de M-1. Les dates précises de ces 2 passages informatiques seront communiquées chaque mois dans CREW.

Il sera étudié la possibilité de regrouper les 2 campagnes

Un synoptique comportant les rotations du mois élaboré et précisant les rotations pré-affectées aux cadres PNC est mis à disposition des PNC le 22 du mois M-2.

Le PNC peut connaître l'état de la prévision de ses immobilisations : congés, manifestations extérieures, entretiens, immobilisations sur ordre, stages, visites médicales 4 jours avant le premier passage informatique de traitement des desiderata. La consultation se fait sur CREW.

14.1.2. TYPES DE DESIDERATA

Il est possible d'exprimer les desiderata suivants dans le cadre fixé ci-dessus :

➤ *Temps de repos périodiques : 2 desiderata repos par mois*

Il est possible d'exprimer un ou deux desiderata repos soit S6/S4 et S2, soit deux S2. Dans ce cas les deux périodes doivent être séparées au moins de quatre jours pleins. Si la somme des immobilisations (CA compris) est supérieure ou égale à 15 jours le nombre de desiderata repos est limité à un.

➤ *Accolement du S4/S6 à l'issue des congés annuels*

A condition d'en formuler la demande par desiderata supplémentaire (sans retrait de point), l'accolement à l'issue des congés annuels peut se faire sous réserve du respect d'équilibrage des tours de service individuels. Le traitement de cette demande s'effectue après l'affectation des desiderata repos avec retrait de points.

➤ *Non accolement des repos périodiques aux congés annuels*

A compter d'avril 2018, à condition d'en formuler la demande par desiderata supplémentaire (sans retrait de point), le non accolement des repos périodiques aux congés annuels pourra être demandé.

➤ *Fête de Noël (DDA repos)*

Afin de garantir aux PNC qui le souhaitent d'avoir un repos à Noël au moins une fois tous les 3 ans, l'arbitrage des DDA repos pour la fête de Noël se fera en fonction de l'historique d'engagement sur un courrier le 24 décembre après 12h00 et/ou le 25 décembre sur les 2 dernières années et ensuite en fonction du nombre de points.

➤ *Courrier*

Il est possible d'exprimer un ou deux desiderata Courrier (courriers journée, courriers sans date, courriers avec date).

➤ *Courrier + Période de repos*

Il est possible d'exprimer, indépendamment du nombre d'immobilisations sur le mois, deux desiderata comportant un courrier et un repos (S6/S4 ou S2)

➤ *Courrier avec un autre PNC*

Il est possible de formuler un desiderata rotation avec un autre PNC, charge à chacun des 2 PNC d'en faire individuellement la demande en précisant le nom et le matricule de l'autre PNC sur CREW.

Les deux desiderata sont alors acceptés ou refusés simultanément, pour le traitement de ces desiderata, l'indice le plus faible sera retenu.

➤ *Desiderata RADD CJR*

Chaque mois le PNC peut exprimer un DDA repos RADD CJR par tranches de 24 heures isolées ou consécutives (sauf pour les journées des 24, 25 et 31 décembre, 1^{er} janvier) en plus de ses DDA repos mensuel. Ce DDA repos gratuit à la même priorité que le DDA repos.

Ce type de DDA sera considéré comme du repos additionnel.

Ce RADD CJR ne peut être confondu avec des jours de repos base. En programmation, si une partie de RPC se superpose avec ce RADD CJR, alors cette partie est reportée à l'issue du RADD CJR.

En suivi, ce RADD CJR a la même stabilité qu'un jour OFF.

Si ce RADD CJR est recouvert en suivi par une maladie, un accident ou une inaptitude, il sera recredité sur le compteur RADD.

S'il est déprogrammé en suivi, il sera recredité sur le compteur RADD CJR.

14.1.3. BAREME DES POINTS

La possibilité d'exprimer des desiderata est ouverte à tout PNC ayant atteint un an d'ancienneté dans l'Entreprise, à l'exception des conversions PS/PNC pour lesquelles la possibilité d'exprimer des desiderata est ouverte dès la fin de la période probatoire.

En cas de départage à faire entre 2 PNC, la priorité sera attribuée selon la procédure ci-dessous :

- au 1er avril de chaque année chaque PNC bénéficie de 100 points de base + 1,5 point par année d'ancienneté dans l'Entreprise (disposition applicable au plus tard jusqu'à fin février 2018),

- à compter de fin février 2018 au plus tard (DDA d'avril 2018), chaque PNC bénéficiera de 100 points de base + 1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise (date de départ calcul échelon) placés dans chacun des compteurs de DDA (repos et courrier); à chaque nouvelle année IATA, ces compteurs ne seront pas remis à zéro et seront à nouveau crédités de 100 points de base + 1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise
- à chaque desiderata accordé, cet indice est mis à jour. La priorité est donnée au PNC ayant l'indice le plus élevé,
- en cas d'égalité d'indice, la date d'entrée dans l'Entreprise sera prise en compte pour départager les PNC,
- le retrait des points sera effectué comme suit

		100%	92%	80%	75%	66%	50%
Courrier à points négatifs	courrier journée	-4	-4	-5	-6	-6.5	-8
	courrier sans date	-6	-6	-7	-8	-8.5	-12
	courrier avec date	-8	-8	-9	-10	-10.5	-16
Repos	jours repos base consécutifs	-6	-6	-7	-8	-8.5	-12
	2/3 jours de repos base	-4	-4	-5	-6	-6.5	-8

14.1.4. POUR LES PNC DE RETOUR APRES INTERRUPTION D'ACTIVITE

A compter de février 2018 (DDA d'avril 2018), leurs compteurs seront conservés et crédités de 100 points +1.5 points par année d'ancienneté dans l'Entreprise uniquement au titre de l'année de leur retour. Un retrait de 6 points par mois complet d'inactivité (pour l'année de retour), dans le cadre de l'année desiderata à la fois pour le courrier et pour la période mensuelle de jours de repos base consécutifs sera effectué.

Cette mesure s'applique aux PNC présentant un circulant retour ainsi qu'aux PNC à l'issue de la période d'essai ou probatoire.

14.1.5. EXPLICATION DE LA NON OBTENTION DU DESIDERATA

Les motifs de non obtention figurent sur CREW. Le cas échéant des informations peuvent être obtenues auprès du comptoir d'information production.

14.1.6. RECUPERATION DES POINTS DU DESIDERATA

Lorsque le courrier demandé en desiderata par un PNC n'a pas été effectué du fait de l'Entreprise, les points associés à ce desiderata lui sont automatiquement restitués.

Lorsque le courrier est modifié par l'Entreprise, les points sont restitués dans les situations suivantes : réduction du temps d'arrêt en escale, réduction du nombre de ON (1 minimum), changement d'escale de découcher, augmentation du nombre de tronçons.

Lorsqu'un accident du travail survient au PNC sur un courrier demandé en desiderata, les points lui sont également restitués.

Lorsqu'une déstabilisation se présente en phase de suivi des TDS, qu'elle garantit la stabilité du DDA, si le PNC accepte l'annulation de son DDA pour faciliter la reconstruction, le double de ses points DDA lui sont restitués.

15. DESIDERATA COUPLE

Les couples qui souhaitent bénéficier des règles relatives aux couples devront se déclarer auprès des services de gestion et exprimer leurs choix d'alignement des repos auprès des services de production.

Dans ce cadre, sont considérés en couple les PN mariés, partenaires d'un PACS ou concubins – concubinage attesté par l'identité des domiciles fiscaux et légaux situés en France.

La période de repos base consécutifs en fonction du volontariat est, sauf demande contraire des intéressés, programmée aux mêmes dates (dates se recouvrant si impossible) aux couples PNC/PNC ou PNC/Pilote (MC/MC ou MC/LC).

Pour les couples PNC MC/PNC MC, si une date est mentionnée par les intéressés (DDA formulé sur CREW en précisant « avec conjoint »), la procédure d'abattement des points est normalement appliquée, l'indice le plus faible étant retenu pour l'attribution.

Pour les couples PNC MC/Pilote, les repos ne seront pas alignés si l'un des deux intéressés a émis un desiderata repos long sauf si les deux intéressés ont chacun émis un desiderata aux mêmes dates (ou dates se recouvrant).

La période de repos base consécutifs en fonction du volontariat peut être programmée sans chevauchement de dates aux couples PNC/PNC ou PNC/Pilote (MC/LC ou MC/MC), ainsi qu'aux ex-couples, qui en font la demande.

Dans le cas où les PNC ont exprimé deux préférences de rythme différent, la période commune est la plus petite des deux.

En phase d'élaboration, s'ils le souhaitent, les PNC en couple dont l'alignement des jours de repos est inférieur à 50% (avec pour objectif 70%) peuvent bénéficier d'une procédure de reprise de leur alignement via le CPPE, à la hauteur d'au moins 50% (avec pour objectif, 70%).

Par ailleurs, il sera accordé, à compter des plannings de juillet 2018, sans abattement du nombre de points, aux couples PNC MC ou PNC MC / Pilotes MC mariés, partenaires d'un PACS ou concubins – concubinage attesté par l'identité des domiciles légaux et fiscaux situés en France, et sauf demande contraire indiquée par les intéressés une rotation « Moyen-Trajet » ensemble, sauf impossibilité matérielle (par exemple échéances réglementaires).

Toutefois, si une date ou une destination est mentionnée par les intéressés, la procédure d'abattement des points est normalement appliquée. Pour l'attribution aux couples PNC, l'indice le plus faible est retenu.

16. MODALITE DE CONTACT ENTRE L'ENTREPRISE ET LE PNC

L'ensemble des PNC est doté d'un téléphone portable pouvant être utilisé à des fins personnelles et professionnelles.

L'entreprise prend à sa charge l'abonnement ainsi qu'une heure de communication.

16.1. UTILISATION ENTREPRISE → PNC

L'entreprise communique les informations émanant notamment des services de la pré-planification, de l'élaboration et du suivi, par l'intermédiaire d'un SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) sur le mobile du PNC.

Après leur publication, les tours de service sont réputés stables.

Ce moyen de contact respecte la vie privée et le repos du PNC.

Après publication des tours de services :

Les tours de service sont réputés stables. Toutefois des modifications du fait de l'Entreprise ou du PNC peuvent être nécessaires. Dans ce cas l'information est communiquée au PNC par SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie) sur le mobile du PNC. Un SMS envoyé est considéré comme connu par le PNC en dehors des périodes de repos ou d'inactivité.

Lorsque le PNC est en activité, pendant son temps de service, l'Entreprise peut le contacter sur son téléphone portable (exemple : contact avec le CC d'un vol à l'initiative du PCC dans le cadre d'une touchée.)

En cours de courrier, le PNC peut également être contacté par SMS pour modification de rotation ou information. Les dispositions actuelles d'informations par l'escale sont conservées

16.2. UTILISATION PNC → ENTREPRISE

Le téléphone portable peut être utilisé dans le sens PNC vers Entreprise dans les cas suivants :

- pour les CC :
 - ❖ gestion de la touchée (cible avion),
 - ❖ communication en cas d'aléa, en particulier en cas de rotation dissociée PNC/Pilotes, dans le respect des prérogatives du CDB

- pour tous les PNC :
 - ❖ pour informer l'entreprise de son retard au départ d'un courrier ou d'une réserve. Si le contact s'effectue par le CCPE via le Serveur Vocale Interactif, un SMS d'accusé réception lui sera renvoyé
 - ❖ impossibilité d'assurer une activité,
 - ❖ pour confirmer l'acceptation d'un courrier en cas d'utilisation d'une dispersion

16.3. RESPECT DE LA VIE PRIVEE DES PNC

Air France s'engage à ne pas appeler un PNC sur son téléphone entreprise en dehors de ses périodes d'activité et des cas prévus ci-dessus ou sur son téléphone de contact si le PNC a décidé d'utiliser son téléphone portable comme téléphone de contact et déclare son numéro comme tel.

Air France s'engage également à conserver la confidentialité des numéros de téléphone de chaque PNC ; ceux ci ne seront pas communiqués à des tiers comme à toute personne qui n'en a pas un besoin opérationnel.

17. CAS EXCEPTIONNELS

Des limitations peuvent être augmentées avec l'accord d'au moins une des organisations représentatives signataires.

Il peut être dérogé avec l'accord d'au moins une des organisations représentatives signataires aux dispositions du présent chapitre.

Les termes de l'accord seront alors communiqués à tous les signataires.

ANNEXE TSV MAXIMUM

TSV maximum en programmation pour 1 et 2 étapes		
heure de début de TSV	TSV max	TSV à partir duquel on considère que le TSV est dans la zone hachurée
jusqu'à 04:30	10:00	10:00
04:35	10:08	10:00
04:40	10:16	10:00
04:45	10:25	10:00
04:50	10:33	10:00
04:55	10:41	10:00
05:00	10:50	10:00
05:05	10:58	10:00
05:10	11:06	10:00
05:15	11:15	10:00
05:20	11:23	10:00
05:25	11:31	10:00
05:30	11:40	10:00
05:35	11:48	10:00
05:40	11:56	10:00
05:45	12:00	10:00
05:50	12:00	10:00
05:55	12:00	10:00
de 06:00 à 08:30	12:00	10:00
de 08:31 à 12:00	12:00	-
12:05	12:00	-
12:10	12:00	-
12:15	12:00	-
12:20	12:00	-
12:25	12:00	-

TSV maximum en programmation pour 3 et 4 étapes		
heure de début de TSV	TSV max	TSV à partir duquel on considère que le TSV est dans la zone hachurée
jusqu'à 04:59	10:00	10:00
05:00	10:15	10:00
05:05	10:27	10:00
05:10	10:40	10:00
05:15	10:52	10:00
05:20	11:05	10:00
05:25	11:17	10:00
05:30	11:30	10:00
05:35	11:42	10:00
05:40	11:55	10:00
05:42	12:00	10:00
de 05:42 à 08:30	12:00	10:00
de 08:31 à 13:27	12:00	-
13:35	11:56	-
13:40	11:55	-
13:45	11:53	-
13:50	11:51	-
13:55	11:49	-
14:00	11:47	-
14:05	11:45	-
14:10	11:43	-
14:15	11:41	-
14:20	11:39	-
14:25	11:37	-
14:30	11:35	-

12:30	12:00	-
12:35	12:00	-
12:40	12:00	-
12:45	12:00	-
12:50	12:00	-
12:55	12:00	-
13:00	12:00	-
13:05	12:00	-
13:10	12:00	-
13:15	11:58	-
13:20	11:56	-
13:25	11:54	-
13:30	11:52	-
13:35	11:50	-
13:40	11:48	-
13:45	11:46	-
13:50	11:44	-
13:55	11:42	-
14:00	11:40	-
14:05	11:37	-
14:10	11:35	-
14:15	11:33	-
14:20	11:31	-
14:25	11:29	-
14:30	11:27	-
14:35	11:25	-
14:40	11:23	-
14:45	11:21	-
14:50	11:19	-
14:55	11:17	-
15:00	11:15	-

14:35	11:33	-
14:40	11:31	-
14:45	11:30	-
14:50	11:28	-
14:55	11:26	-
15:00	11:24	-
15:05	11:22	-
15:10	11:20	-
15:15	11:18	-
15:20	11:16	-
15:25	11:14	-
15:30	11:12	-
15:35	11:10	-
15:40	11:08	-
15:45	11:06	-
15:50	11:05	-
15:55	11:03	-
16:00	11:01	-
16:05	10:59	-
16:10	10:57	-
16:15	10:55	-
16:20	10:53	-
16:25	10:51	-
16:30	10:49	-
16:35	10:47	-
16:40	10:45	-
16:45	10:43	-
16:50	10:41	-
16:55	10:40	-
17:00	10:38	-
17:05	10:36	-

15:05	11:12	-
15:10	11:10	-
15:15	11:08	-
15:20	11:06	-
15:25	11:04	-
15:30	11:02	-
15:35	11:00	-
15:40	10:58	-
15:45	10:56	-
15:50	10:54	-
15:55	10:52	-
16:00	10:50	-
16:05	10:47	-
16:10	10:45	-
16:15	10:43	-
16:20	10:41	-
16:25	10:39	-
16:30	10:37	-
16:35	10:35	-
16:40	10:33	-
16:45	10:31	-
16:50	10:29	-
16:55	10:27	-
17:00	10:25	-
17:05	10:22	-
17:10	10:20	-
17:15	10:18	-
17:20	10:16	-
17:25	10:14	-
17:30	10:12	-
17:35	10:10	-

17:10	10:34	-
17:15	10:32	-
17:20	10:30	-
17:25	10:28	-
17:30	10:26	-
17:35	10:24	-
17:40	10:22	-
17:45	10:20	-
17:50	10:18	-
17:55	10:16	-
18:00	10:15	-
18:01 à 24:00	10:00	-

JE FA 76
66

17:40	10:08	-
17:45	10:06	-
17:50	10:04	-
17:55	10:02	-
à partir de 18:00	10:00	-

BASE AVIÉE

I. BASE ANTILLES

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux PNC d'Air France dont la base principale d'affectation est aux Antilles.

1. CARRIERE PNC, COUVERTURE SOCIALE, TRAVAIL A TEMPS ALTERNE

Les dispositions applicables au Personnel Navigant Commercial affecté aux Antilles sont identiques à celles résultant des chapitres A – Carrière PNC, C – Couverture Sociale, et E – Travail à temps alterné du présent accord (pour les PNC dont le régime d'emploi est moyen-courrier).

2. REMUNERATION

Les règles régissant les conditions de rémunération du Personnel Navigant Commercial affecté aux Antilles sont identiques à celles résultant du chapitre B du présent accord à l'exception des dispositions suivantes prenant en compte les spécificités du réseau Antilles :

La majoration mensuelle de rémunération pour tenir compte du coût de la vie locale s'applique sur :

- Le traitement mensuel fixe (*), le cas échéant la prime de fonction de Chef de Cabine, l'ensemble des primes de vol et majorations pour heures supplémentaires.
- Ainsi que sur la PFA (*) selon le même principe.

(*) Ces éléments excluant un montant d'une valeur de 102,40 € au 1^{er} janvier 2012, revalorisé en fonction des augmentations générales de salaire.

Outre la rémunération normalement liée à l'activité, les activités sol : les stages sécurité, le stage promotionnel de formation au grade de chef de cabine nécessitant un aller/retour en métropole, et le cas échéant les visites médicales sur convocation (à l'exclusion de toute autre activité sol) donneront lieu au versement d'un trentième de 85 Primes de Vol Effectives Individualisées au titre du trajet aller, et le même principe pour le trajet retour.

3. CONGES

Les règles régissant les congés du Personnel Navigant Commercial affecté aux Antilles sont identiques à celles résultant du chapitre D du présent accord, à l'exception des dispositions suivantes prenant en compte les spécificités du réseau Antilles :

Accolement des repos périodiques aux congés annuels (§ 7.1 Chapitre D)

Les règles d'accolement des repos périodiques aux congés annuels pour les PNC affectés aux Antilles sont celles des PNC MC volontaires 6ON/30FF/S6

4. REGLES D'UTILISATION

Les règles régissant les conditions de travail du Personnel Navigant Commercial affecté aux Antilles sont identiques à celles résultant du chapitre G du présent accord (« heure Guadeloupe » au lieu de « heure France ») à l'exception des dispositions suivantes prenant en compte les spécificités du réseau Antilles :

4.1 Heure de présentation (pointage programmé) – (§ 1 Définitions du chapitre G)

L'heure de pointage du PNC sur le réseau Antilles au départ de la base est de H – 1h pour un vol en fonction ou pour un vol en MEP.

4.2 Limitations par périodes (§ 2 du chapitre G)

Le paragraphe 2 « Limitations par périodes » du chapitre G du présent accord s'applique au PNC affecté aux Antilles, à l'exception de la dernière phrase du paragraphe 2.1.5 qui concerne « la durée des réserves » qui s'applique aux réserves « terrain » (Cf. Spécificité « organisation des réserves »).

De plus, il sera programmé au maximum, une période de 6ON par mois et par PNC (réserve comprise) sauf volontariat du PNC pour une seconde période de 6ON.

4.3 Structures des plannings (§ 3 du chapitre G)

Le paragraphe 3 « structure des plannings », ainsi que les paragraphes 3.1, 3.2 et 3.3 associés, du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles

4.4 Nombre de jours de repos base (§ 4 et 4.1 du chapitre G)

Les dispositions des paragraphes 4 « nombre de jours de repos base par mois » et 4.1 « tableaux de prorata » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC affecté aux Antilles:

4.4.1 DISPOSITIONS GENERALES

Les temps de repos périodiques :

- sont attribués à la base,
- sont attribués par mois et trimestre civils,
- sont décomptés en "jours de repos base",
- sont composés de période(s) mensuelle(s) de jours de repos base consécutifs et stables et de jours de repos base complémentaires selon les modalités précisées à l'article 4.4.3,
- peuvent être constitués, par tout ou partie, d'une période de repos à la base, en aucun cas par du repos additionnel quelle que soit son origine,
- sont reprogrammés (éventuellement abattus au prorata) dans la période prise en référence s'ils ont été recouverts, tout ou partie, par une maladie, un accident ou une inaptitude.

La (ou les) période(s) de jours de repos base consécutifs :

- sont stables à compter de la parution des tours de service individuels,
- sont, sauf demande contraire des intéressés, programmées aux mêmes dates aux couples PNC MC (mariés, partenaires d'un PACS ou concubins-concubinage attesté par l'identité des domiciles légaux et fiscaux situés en France).

4.4.2 NOMBRES MINIMUM GARANTIS DE JOURS DE REPOS BASE

Les nombres minimum ci-dessous cités sont garantis par mois et trimestre civils complets d'activité.

Par mois civil : 12 jours de repos base

Par trimestre civil : 39 jours de repos base

En cas de modification du régime d'emploi en cours de mois, il sera attribué, pour ce mois, 13 jours de repos base.

En cas de mois et trimestre incomplets d'activité, ces nombres sont réduits selon les tableaux traitant de ces cas à l'article 4.4.3.

Le nombre de jours de repos base décomptés ne peut être augmenté postérieurement à la publication des tours de service individuels.

Si du fait d'un incident d'exploitation le retour à la base d'affectation du dernier courrier du mois M est retardé, et de ce fait décale sur le mois suivant M+1 le ou les jours de repos base programmés à l'issue de ce courrier, le nombre de jours de repos base ayant été ainsi décalé appartient toujours au quota du mois M et celui du mois M+1 est automatiquement augmenté du même nombre de jours de repos base, sans autre décalage en chaîne possible.

4.4.3 Règles d'attribution des jours de repos base

Compte tenu de la durée du mois de février, 2 jours de repos base relevant du quota de ce mois, peuvent déborder sur le 31 janvier et/ou sur le 1er mars.

Sous réserve de l'accord du PNC ou à sa demande, et dans ce cas sous réserve de l'accord de l'Entreprise, un maximum de 2 jours de repos base relevant du quota du mois M peut déborder sur le mois précédent M-1 ou sur le mois suivant M+1.

La période d'activité ne peut excéder 6 jours consécutifs. Une période d'un minimum de 2 jours de repos base consécutifs interrompt le cycle de travail, étant entendu qu'un jour de repos base isolé n'interrompt pas la période d'activité.

- Attribution par mois complet d'activité

Les 12 jours minimum mensuels de repos base sont attribués selon les modalités suivantes :

a) 1 période mensuelle de jours consécutifs et stables :

- 5 jours consécutifs (S5)
- portée à 6 jours consécutifs (S6) un mois sur deux.

Sur demande du PNC par desiderata gratuit, la période mensuelle S6 ou S5+RS ou S5+J1 ou S5+S1 peut être scindée en une période de 4 jours (S4) et une période de 2 jours (S2) dont 3 RNN.

b) 3 périodes de 2 jours consécutifs et stables (S2)

c) les mois où il y a un S5, le jour stable (S1) peut être isolé ou accolé aux périodes indiquées ci-dessus.

- Attribution par trimestre complet d'activité

Les jours de repos base complémentaires dus au titre du trimestre (J1), peuvent être accolés entre eux, accolés aux périodes définies ci-dessus ou isolés.

- Attribution en cas de mois et trimestre incomplets d'activité

Le nombre de jours de repos base mensuel est réduit en fonction du nombre de jours correspondant aux positions administratives suivantes (A*) : maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné.

Les congés exceptionnels d'ordre familial (selon définition de la Convention d'Entreprise du PNC) ne réduisent pas les jours de repos base mensuels ou trimestriels.

Le nombre de jours de repos base trimestriels est réduit d'autant de 3/91^{ème} que de jours correspondant aux positions administratives (A*).

La même règle s'applique à la Période Mensuelle de Jours de Repos Base consécutifs et stables.

Tableau de prorata des jours de repos base mensuels :

Nombre de jours A* donnant lieu à prorata : mois de 29 ou 30 j	0	2	4	7	9	12	14	16	17	19	22	24	27	29
	1	3	5	8	10	13	15		18	20	23	25	28	30
			6		11					21		26		
Nombre de jours A* donnant lieu à prorata : mois de 31 j	0	2	4	7	10	12	15	16	17	20	22	25	28	30
	1	3	5	8	11	13			18	21	23	26	29	31
			6	9		14			19		24	27		
Nombre de jours A* donnant lieu à prorata : mois de 28 j	0	2	4	6	9	11	13	15	16	18	20	23	25	27
	1	3	5	7	10	12	14		17	19	21	24	26	28
				8							22			
Nombre de jours de repos base mensuels restants	12	11	10	9	8	7	6	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale de la période S5	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2			
Durée minimale de la période S6	6	6	6	5	4	4	4	3	3	2	2			
Scindement de la période S6	4+ 2	4+ 2	4+ 2	3+ 2										

A* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Tableau de prorata des jours de repos base trimestriels :

Jours A* additionnés dans le trimestre	Nombre minimum de jours de repos base trimestriels
0 - 15	3
16 - 45	2
46 - 75	1
76 et au-delà	0

4.4.4 REGLES D'ATTRIBUTION D'UN JOUR DE REPOS BASE SUPPLEMENTAIRE AU TRIMESTRE (RS)

4.4.4.1 Période d'acquisition / période d'attribution

L'attribution du jour de repos base supplémentaire au trimestre (RS) est fonction d'un indice, dit indice RS, calculé en tenant compte de l'activité au cours d'une période précédente dite période d'acquisition.

<u>PERIODE D'ACQUISITION</u>	<u>TRIMESTRE.....CIVIL</u> <u>D'ATTRIBUTION</u>
Septembre - Octobre - Novembre	Janvier - Février - Mars
Décembre - Janvier - Février	Avril - Mai - Juin
Mars - Avril - Mai	Juillet - Août - Septembre
Juin - Juillet - Août	Octobre - Novembre - Décembre

4.4.4.2 Indice RS et attribution

Attribution :

L'attribution du RS est fonction de la somme des indices RS obtenus, pour chaque période d'inactivité, au cours de la période d'acquisition. Lorsque la somme des indices RS est supérieure à 45, le RS n'est pas attribué pour le trimestre civil correspondant.

Pour le temps alterné et le temps partiel parental, un mois d'inactivité à ce titre correspond forfaitairement à un indice RS de 30.

Indice RS :

Nombre de jours consécutifs d'inactivité pris en compte	Indice RS
1	8
2	19
3	23
4	26
5	28
6	30
7	32
8	33
9	34
10	35
11	36
12	37
13	38
14	39
15	40
16	41
17	42
18	43
19	44
20	45
> 20	> 45

Les situations d'inactivité suivantes incrémentent l'indice RS :

- congé sans solde,
- maladie,
- autorisation d'absence pour soigner un enfant malade,
- absence,
- temps alterné,
- congé parental,
- congé de paternité.

Les situations suivantes n'incrémentent pas l'indice RS :

- temps de repos base,
- stage,
- visite médicale,
- congé annuel,
- congé exceptionnel d'ordre familial,
- immobilisation diverse,
- accident du travail,
- inaptitude,
- congés formation.

PNC bénéficiaires :

Les PNC bénéficiaires du RS sur un trimestre doivent avoir une ancienneté PNC (date de mise en ligne) supérieure ou égale à 6 mois pendant la période d'acquisition correspondante.

Autres dispositions :

La définition du RS est identique à celle des jours de repos base complémentaires dus au titre du trimestre, les mêmes garanties de stabilité que les autres jours de repos base complémentaires y sont associées.

Le RS sera accolé à une période S5 ou prorata.

Le RS est reprogrammé dans la période de référence (le trimestre) s'il a été recouvert par une maladie, une inaptitude ou un accident du travail.

Dans ce cas, il pourra ne pas être accolé.

Le repos additionnel ne se confond pas avec le RS.

4.4.5. PROTECTION DES JOURS DE REPOS BASE

Les rotations générant un RPC strictement supérieur à 24 heures dont 1 RNN ne seront pas positionnées devant les « S2 » ou « S1/J1 » servant à interrompre l'amplitude d'un cycle de travail.

Par ailleurs, il est rappelé que toute période de 2 jours de repos-base comporte 3 RNN.

4.5. Nombre d'activités matinales (§ 4.2 du chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 4.2 « nombres d'activités matinales » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC affecté aux Antilles:

Le nombre maximal d'activités matinales attribuées au PNC entre 2 périodes de jours de repos base ou entre une période de jours de repos base et un congé ou vice-versa est limité à 3.

Dans le cas d'un cycle de travail de 6 jours entre deux repos base et/ou congés, cette limite est portée à 4. Il ne sera alors pas programmé plus de 3 activités matinales consécutives.

3 activités matinales consécutives ne peuvent être suivies d'une activité débutant avant :

- * 11h00 pour un décollage au départ de la base d'affectation et/ou d'une escale
- * 10h00 pour une réserve
- * 10h00 pour une activité sol

4.6. Protection sur les périodes de vol (§ 4.4 chapitre G)

Le paragraphe 4.4 « protection sur les périodes de vol » du chapitre G du présent accord n'est pas applicable au PNC affecté aux Antilles.

4.7. Limitation sur le nombre de vols de nuit (§ 4.5 chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 4.5 « limitations sur le nombre de vol de nuit » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC affecté aux Antilles :

Sauf accord du PNC et hors réserve, il n'est pas programmé ou reprogrammé plus d'un vol de nuit en fonction ou en mise en place par PNC et par mois.

4.8. Nombre de OFF derrière un courrier comprenant un vol de nuit (§ 4.6 chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 4.6 « nombre de OFF derrière un courrier comprenant un vol de nuit » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC affecté aux Antilles :

En programmation et en reprogrammation, un courrier comprenant un vol de nuit sera suivi de 2 RNN.

4.9. Equilibrage des plannings (§ 4.9 chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 4.9 « équilibrage des plannings » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC affecté aux Antilles :

En programmation, il sera recherché à équilibrer en terme d'occurrence sur une année civile, les rotations suivantes entre les PNC d'une même fonction :

- Rotations Miami
- Weekends de repos
- Réserves

Le comité de suivi sera chargé de vérifier ces équilibres à chaque saison IATA. A mi-saison IATA, ces équilibres seront vérifiés à la suite des QDP.

4.10. TSV maximal en programmation (§ 5.1.1 chapitre G)

Les règles de TSV maximal en programmation applicables au PNC affecté aux Antilles sont celles applicables au PNC MC volontaires 6ON/30FF/S6

4.11 Repos additionnel (§ 6 chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 6 « Repos additionnel » du chapitre G s'appliquent, au PNC affecté aux Antilles, avec la précision suivante :

Chaque PNC disposera mensuellement d'un état de son compteur individuel.

4.12. Organisation des réserves (§ 9 Chapitre G)

La notion de bloc réserve ne s'applique pas sur le Réseau Antilles : l'organisation des réserves est adaptée localement afin de garantir la couverture de l'exploitation en adéquation avec les spécificités du réseau.

Les réserves s'effectuent à domicile et sont d'une durée maximum de 12 heures. Les réserves domicile jour peuvent commencer à 6H00 et finir à 23H00. Elles sont suivies d'un repos de 12 heures. Les réserves domicile nuit comportent une plage comprise entre 0H00 et 6H00. Elles sont suivies d'une période de repos de 12 heures dont un repos nocturne normal.

A la fin d'une plage de réserve à domicile, le PNC doit être en mesure de prendre connaissance, par téléphone, de l'activité suivante lui ayant été attribuée, mais pour les réserves tardives, l'Entreprise ne contactera pas le PNC après 22h30, pour l'attribution d'une activité à J+1

Le PNC de réserve domicile est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de décollage programmée ou reprogrammée (par ASM) se situe à l'intérieur de sa plage de réserve.

Le TSV d'un PNC de réserve domicile, lorsqu'il est déclenché, est celui du courrier attribué. Les réserves sont programmées de manière homogène entre les PNC d'un même emploi, avec un écart maximum de 12 jours sur une année civile (soit une tolérance de plus ou moins 6 jours)

De plus, il ne sera pas programmé plus de 3 jours consécutifs de réserve, sauf situation exceptionnelle.

4.13. Limitations en exploitation dans le cadre de la réserve (§ 10.2 Chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 10.2 « limitations en exploitation dans le cadre de la réserve » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

4.14. Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion (§10.3 Chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 10.3 « limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion » du chapitre G du présent accord ne sont pas applicables au PNC affecté aux Antilles.

4.15. Reconstruction du TDS suite à une irrégularité du fait de l'entreprise ou un retard au retour d'un courrier (§ 10.9 Chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 10.9 « reconstruction du TDS suite à une annulation, modification d'une rotation du fait de l'entreprise, ou un retard au retour d'un courrier » du chapitre G du présent accord s'appliquent au PNC affecté aux Antilles à l'exception de l'alinéa 3 qui est remplacé par la disposition suivante :

Dans le cadre de la reconstruction du TDS régi par cet article 10.9, le PNC pourra être programmé de réserve. Sauf accord du PNC, l'heure de pointage de la nouvelle activité sera au maximum de 2 heures en amont de l'heure programmée de début du premier temps de service de la rotation initiale. L'heure de fin de la nouvelle activité sera au maximum 2 heures en aval de l'heure de fin du dernier temps de service de la rotation initiale.

4.16. Retard du courrier au retour à la base (§ 10.10 Chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 10.10 « retard du courrier au retour à la base » du chapitre G du présent accord s'appliquent au PNC affecté aux Antilles à l'exception :

- de l'alinéa 1 du paragraphe 10.10.1. « réduction du RPC » qui est remplacé par la disposition suivante : « En cas de retard à l'arrivée, le RPC pourra être réduit, sauf avis contraire du PNC à la valeur maximale entre le Temps de Service précédent et 12 heures, pour maintenir l'activité du lendemain. Le PNC pourra demander un hébergement et bénéficiera de 6 heures de RADD CJR par tranches de 30 minutes de réduction du RPC. »
- du paragraphe 10.10.2 « arrivée après 23h45 suivie à J+1 par une autre activité » en cas d'arrivée après 23h45 suivie à J+1 par une autre activité dont le maintien a été accepté par un PNC. Celui-ci pourra demander un hébergement

4.17. Types de desiderata (§ 14.1.2 Chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 14.1.2 « types de desiderata » du chapitre G du présent accord s'appliquent au PNC affecté aux Antilles avec la précision suivante pour les DDA RADD CJR :

- Aucun DDA possible en juillet/août et 24, 25, 31 décembre et 1^{er} janvier, sauf si l'exploitation le permet.
- Une main courante sera tenue afin de donner priorité au DDA RADD demandé par un PNC suite à deux refus consécutifs.

4.18. Modalités de contact entre l'entreprise et le PNC (§ 16 chapitre G)

Les dispositions du paragraphe 16 « modalité de contact entre l'entreprise et le PNC » du chapitre G du présent accord s'appliquent au PNC affecté aux Antilles à l'exception des deux premiers alinéas du § 16.2 « utilisation PNC => Entreprise », rubrique « pour tous les PNC », qui sont remplacés par :

Pour informer l'entreprise de son retard au départ d'un courrier ou d'une réserve, ou de l'impossibilité d'assurer une activité, le PNC appelle le service planning aux heures d'ouverture. En dehors de ces heures d'ouverture, il appelle le service opérations de l'escale de PTP.

5. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Ventes à bord sur le Réseau Antilles

Les PNC affectés aux Antilles perçoivent une prime d'intéressement mensuelle calculée sur le montant des ventes réalisées à bord, dont les modalités dépendent des critères suivants :

- Le chiffre d'affaires mensuel
- Le nombre de PNC en activité par mois
- Le présentéisme de chaque PNC en activité pour le mois considéré.

J. BASES PROVINCE

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux PNC d'Air France dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

1-REGLES D'AFFECTIONATION

1.1 PRINCIPES

Seuls les PNC volontaires sont affectés au sein des bases normales d'affectation Marseille, Nice et Toulouse.

L'acte de volontariat au sein de ces bases d'affectation sera exprimé au travers des campagnes de mobilité (Cf point 1.4.2 du présent paragraphe 1).

Cette affectation donne lieu à la signature préalable d'un avenant au contrat de travail du PNC.

1.2. ELIGIBILITE

Tous les PNC basés Ile de France peuvent prétendre à une mobilité au sein des bases d'affectation Marseille, Nice et Toulouse à l'exception des CCP. Le choix d'affectation sera déterminé par unité de vol pour :

- Les chefs de Cabine : par ordre décroissant de sélection CC, puis par ordre décroissant d'ancienneté PNC et enfin par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie.
- Pour les Hôtesse / Stewards : par ordre décroissant d'ancienneté PNC et enfin par ordre décroissant d'ancienneté Compagnie.

Le PNC sera ainsi basé dans sa fonction HST ou C/C.

1.3 AFFECTATION

L'affectation au sein des bases Marseille, Nice ou Toulouse donne lieu à la signature d'un avenant au contrat de travail dans les 15 jours suivants la date de validation de la liste des mobilités actées.

Les PNC affectés au sein des bases Marseille, Nice ou Toulouse exercent leur activité aérienne (ou « activité vol ») sur le réseau de cette base sur avion moyen-courrier de la famille Airbus A320. Certaines activités (stages de formation ...) pourront se dérouler dans d'autres lieux.

L'affectation au sein d'une base normale d'affectation Marseille, Nice et Toulouse ne cesse que dans les cas décrits aux points 1.5 et 1.7 du présent chapitre.

1.4 CAMPAGNES DE VOLONTARIAT AU SEIN DES BASES NORMALES D'AFFECTATION MARSEILLE, NICE ET TOULOUSE

1.4.1 - CALENDRIER

La campagne de volontariat des bases normales d'affectation Marseille, Nice et Toulouse se déroulera suivant le calendrier correspondant aux campagnes de mobilité prévues au paragraphe 3 du Chapitre A « Carrière PNC » du présent accord.

1.4.2 - CAMPAGNE DE VOLONTARIAT

Les volontariats sont exprimés au cours de chaque campagne de mobilité et seront satisfaits en fonction des postes disponibles ou libérés par des retours de PNC sur la base région parisienne.

En cas de désistement pour une affectation au sein des bases Marseille, Nice et Toulouse ou en cas de non signature de l'avenant au contrat de travail dans le délai imparti (assimilée à un désistement), il est alors fait appel aux PNC suivants sur la liste établie lors de la campagne de mobilité.

Ce désistement ne donne lieu à aucune pénalité.

L'entreprise gère les dates d'affectation sur chaque base.

1.5. FIN D'AFFECTATION EN BASE NORMALE D'AFFECTATION MARSEILLE, NICE ET TOULOUSE

La fin d'affectation au sein des bases Marseille, Nice et Toulouse est déclenchée par :

- a) un acte de carrière. Tout acte de carrière peut entraîner la fin d'affectation en base Marseille, Nice et Toulouse et un retour base région parisienne.
- b) une mobilité vers la région parisienne à l'issue d'une « campagne de mobilité ».
- c) une fin d'affectation temporaire
- d) une fin d'affectation définitive de tous les PNC d'une ou plusieurs bases normales d'affectation Marseille, Nice ou Toulouse. Dans ce cas, une campagne de mobilité exceptionnelle sera organisée pour une affectation sur l'une des unités de vol de la base parisienne.

Les HST pourront émettre plusieurs choix et seront affectés, selon les besoins de l'entreprise, sur Long Courrier, Moyen-Courrier Europe ou Moyen-Courrier France en fonction de la liste déterminant leur ancienneté PNC Air France puis leur ancienneté Compagnie.

Les C/C pourront émettre plusieurs choix et seront affectés, selon les besoins de l'entreprise, sur Long Courrier, Moyen-Courrier Europe ou Moyen-Courrier France en fonction de la liste de priorité classée par ordre décroissant de sélection C/C, d'ancienneté C/C, d'ancienneté PNC Air France et d'ancienneté Compagnie.

1.6. AIDES A LA MUTATION EN FRANCE METROPOLITAINE

Les règles régissant les aides à la mutation en France métropolitaine sont celles définies par les dispositions de la Convention d'Entreprise Commune et de la Convention d'Entreprise du Personnel Navigant Commercial

1.7. REDUCTION D'ACTIVITE

Dans le cas où l'entreprise serait amenée à réduire significativement le besoin en PNC sur une base normale d'affectation Marseille, Nice ou Toulouse (modification du programme, type avion, ...), une campagne de mobilité exceptionnelle sera organisée.

Les PNC seront informés de cette situation au plus tôt et en tout état de cause avec un préavis minimum de 8 mois.

Pour ce faire il sera recherché en priorité des volontaires pour mettre fin à leur affectation dans la base Marseille, Nice ou Toulouse, avant de procéder à une fin d'affectation suivant la liste de priorité classée par ordre décroissant de sélection C/C, d'ancienneté PNC Air France et d'ancienneté compagnie.

Si des postes étaient à nouveau offerts dans une base normale d'affectation Marseille, Nice ou Toulouse ayant subi une réduction d'activité imposant des mobilités à des PNC, ces derniers seront prioritaires pour être de nouveau affectés dans cette même base normale d'affectation Marseille, Nice ou Toulouse.

2- CARRIERE PNC, COUVERTURE SOCIALE ET CONGES

Les dispositions applicables au PNC, dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, sont celles définies aux chapitres A-Carrière PNC, C-Couverture sociale et D-Congés du présent accord (pour le régime d'emploi moyen-courrier).

3- REMUNERATION

Les dispositions applicables au PNC, dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, sont celles définies au chapitre B-Rémunération, à l'exception des dispositions du paragraphe 4.1.2. « Définitions de l'activité sol », qui sont remplacées par les dispositions suivantes :

DEFINITIONS DE L'ACTIVITE SOL

- Hcs : heures créditées au titre de l'activité sol

Toute journée d'immobilisation sur ordre est créditée 4 Hcs.

Certaines activités ne mobilisant qu'une demi-journée (d'une durée maximale de 4 heures) se verront créditées d'une demi-journée soit 2 Hcs.

Une réserve terrain non déclenchée d'une durée programmée de 8h00 est créditée 4 Hcs.

Une réserve domicile ou hôtel non déclenchée, ou une réserve terrain non déclenchée d'une durée programmée maximum de 6h00 sont créditées 3 Hcs.

Formations en e-learning :

Le temps d'e-learning programmé est rémunéré à hauteur de 50% de ce temps en heures créditées rémunérées non décomptées.

4- TEMPS DE TRAVAIL ALTERNE

Les dispositions applicables au PNC, dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, sont celles définies au chapitre E-Travail à temps alterné du présent accord (pour le régime d'emploi moyen-courrier).

Les parties conviennent cependant des aménagements qui suivent :

Le PNC affecté sur une base Marseille, Nice ou Toulouse, conservera dans la limite du quota de chaque base province, le rythme de TTA qu'il avait avant son départ sans garantie des mois. L'information sur les mois offerts sera faite en même temps que la proposition d'affectation en base Marseille, Nice et Toulouse. L'affectation des mois offerts, pour un rythme donné, se fera, pour chaque grade, dans l'ordre décroissant de l'ancienneté et dans le respect des quotas définis au point 4 – « Quota » du chapitre E.

Pour les PNC affectés sur une base Marseille, Nice ou Toulouse et bénéficiant d'un régime TTA, la position obtenue au moment de leur affectation sera validée si nécessaire par un avenant modifiant le rythme et/ou les mois.

Les PNC peuvent participer à la campagne générale de TTA pour l'obtention d'un nouveau rythme TTA au titre du quota de la base normale d'affectation Marseille, Nice et Toulouse correspondant à leur affectation. L'attribution de ce TTA s'effectuera, sous réserve d'un équilibrage par fonction Chef de Cabine, Hôtesse/ Steward et au regard du type d'appareil opérant sur la base normale d'affectation au moment de la réalisation de la campagne générale de TTA.

Le PNC qui revient sur la base région parisienne conserve son rythme de TTA ainsi que les mois dont il bénéficiait sur sa base normale d'affectation Marseille, Nice ou Toulouse. Les PNC bénéficiant d'un 50% conserveront leur rythme et leurs mois dans le cadre d'un régime d'emploi Moyen-Courrier. Dans le cadre du passage au régime d'emploi Long Courrier, le rythme à 50% sera maintenu mais l'alternance des mois sera attribuée en fonction du lissage.

5- REGLES D'UTILISATION APPLICABLES A COMPTER DES PLANNINGS DE JANVIER 2018.

Les règles d'utilisation applicables jusqu'au 31/12/2017 figurent en annexe du présent chapitre.

Les dispositions applicables au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, sont celles définies au chapitre G-Règles d'utilisation du PNC : régime d'emploi moyen-courrier du présent accord, à l'exception des dispositions suivantes.

5.1 DEFINITIONS

HEURE DE PRESENTATION (remplace la définition correspondante du chapitre G)

Pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, la présente définition remplace la définition « heure de présentation » du chapitre G du présent accord.

C'est l'heure limite de présentation pour effectuer un vol en fonction ou en mise en place ou une activité sol, et à laquelle débute le temps de service.

L'heure limite de présentation, au départ de la base d'affectation ou au départ d'une escale, est fixée à 1 heure avant l'heure bloc départ programmé du premier vol.

Par exception, dans la situation où un PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse est amené, en construction, reconstruction ou reprogrammation de planning à réaliser une rotation au départ d'une base de la région parisienne, pour constituer un équipage dit « mixte », à savoir avec des PNC dont la base normale d'affectation est la région parisienne, alors son heure limite de présentation est fixée à 1 heure 15, pour être en adéquation avec le reste de l'équipage.

ACTIVITE VOL DU MATIN (définition complémentaire)

Pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, la présente définition complète les définitions du chapitre G du présent accord.

Toute activité vol dont le 1^{er} départ bloc programmé est avant 11h30

ACTIVITE VOL DE L'APRES MIDI (définition complémentaire)

Pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, la présente définition complète les définitions du chapitre G du présent accord.

Toute activité vol dont le 1^{er} départ bloc programmé est à partir de 11h30

5.2. STRUCTURES DES PLANNINGS (REPLACE LE PARAGRAPHE 3 DU CHAPITRE G)

Les dispositions du paragraphe 3 « structure des plannings », ainsi que des paragraphes 3.1, 3.2 et 3.3 associés, du chapitre G du présent accord ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

Une période d'activité programmée (vol et/ou sol et/ou réserve et/ou dispersion) aura une amplitude maximum de 5 jours consécutifs, avec un maximum de 4 jours d'activité vol et/ou réserve dans ces 5 jours.

Exemples :

- 2 ON vol puis 1 ON sol puis 2 ON vol : OK
- 1 ON vol puis 1 dispersion puis 3 ON vol : OK
- 3 ON vol puis 1 ON sol puis 1 réserve : OK
- 5 ON sol : OK
- 4 ON vol + 1 réserve : interdit
- 5 ON vol : interdit

Un bloc de 5 jours consécutifs d'amplitude sera précédé au minimum d'un S2 ou congé et suivi au minimum d'un S3 ou congé.

Un bloc de 3 ou 4 jours consécutifs d'amplitude sera précédé et suivi au minimum d'un S2 ou congé.

5.3. NOMBRE DE JOURS DE REPOS BASE PAR MOIS (REMPLACE LE PARAGRAPHE 4 DU CHAPITRE G)

Les dispositions du paragraphe 4 « nombre de jours de repos base par mois » du chapitre G du présent accord ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

NOMBRE DE JOURS DE REPOS BASE PAR MOIS (OU JOURS OFF)

Il sera attribué 14 jours de repos base par mois. Ces repos sont stables à compter de la parution des tours de service individuels, sauf dispositions contraires de l'article 10 «conditions en exploitation/réalisation» (10.10.3, 10.11.3) du chapitre G.

Compte tenu de la durée du mois de février, 2 jours de repos base relevant du quota de ce mois, peuvent déborder sur le 31 janvier et/ou sur le 1er mars.

Sous réserve de l'accord du PNC ou à sa demande, et dans ce cas sous réserve de l'accord de l'Entreprise, un maximum de 2 jours de repos base relevant du quota du mois M peut déborder sur le mois précédent M-1 ou sur le mois suivant M+1.

Cette valeur est pour des mois complets d'activité (prorata en cas de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels, congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné). Les proratas sont présentés au paragraphe suivant.

Il ne sera pas programmé plus de 1 jours de repos base isolé par mois. Chaque jour de repos base isolé comprendra une protection de 36 heures en programmation.

Chaque période de 2 jours de repos base consécutifs comprendra une protection de 57 heures en programmation ; ces 57 heures s'entendent de la fin du temps de service au début du temps de service suivant.

Cas particulier :

1. Abattement impossible sur des jours de repos base autres que la période mensuelle

Le nombre mensuel de jours de repos base restant peut être obtenu en effectuant la réduction sur le S4 et prorata en ne respectant pas la répartition de l'abattement prévue à l'article « Tableaux de prorata » ci-dessous.

Il ne sera pas possible de diminuer la période mensuelle de repos base consécutifs en dessous de 2 jours, sauf si le nombre de jours donnant lieu à prorata est supérieur à 18 jours.

2. Abattement impossible sur la (les) période(s) mensuelle(s) de jours de repos

Le nombre mensuel de jours de repos base restant peut être obtenu en effectuant la réduction sur des jours de repos base autres que S4 et prorata en ne respectant pas la répartition de l'abattement prévue à l'article « Tableaux de prorata » ci-dessous.

TABLEAUX DE PRORATA

TABLEAU DE PRORATA DES DROITS EN JOURS DE REPOS BASE MENSUELS (OFF)

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	25	27	29
	1	3	5	7	9	11	13	15	18	20	22	24	26	28**	30
Droit à OFF sur le mois	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale de la période mensuelle	4	4	3	3	3	3	2	2	2	0	0	0	0	0	0

A* : nombre de jours de maladie, inaptitude, accident, congés annuels (hors journée Joker), congé sans solde, autorisation d'absence pour soigner un enfant malade, congé parental, congé de paternité, temps alterné

Les absences générant un retrait de 30^{ème}, hors cas précisé en A* ci-dessus, n'abattent pas les droits en jours de repos base des PNC.

28** : une absence de 28 jours sur le mois de février ne donne aucun droit à OFF sur le mois

En cas de réduction du nombre de jours OFF en suivi, l'abattement des OFF excédentaires se fera selon la préférence exprimée par le PNC sous IPN (pendant les campagnes de desiderata) :

- Le maintien dans la mesure du possible de la période mensuelle de repos base consécutifs (choix par défaut)
- Ou la stabilité dans la mesure du possible des OFF les plus proches de la reprise d'activité

Dans tous les cas :

- un minimum de 2 jours sera maintenu entre 2 périodes de 5 jours consécutifs d'activité
- dans le cadre d'un abattement de OFF, il sera possible de programmer jusqu'à 5 jours d'activité consécutifs. Dans l'éventualité de 5 jours d'activités vol, une limitation à 26 heures de vol devra être respectée en reprogrammation dans le cadre de la reconstruction du TDS.

5.4. ANNULATION DE ROTATION (COMPLETE LE PARAGRAPHE 10.9 DU CHAPITRE G)

Les dispositions du paragraphe 10.9 « reconstruction du TDS suite à une annulation, modification d'une rotation du fait de l'entreprise, ou un retard au retour d'un courrier » du chapitre G du présent accord sont complétées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

En cas de rotation annulée pour l'ensemble de l'équipage ou de modification touchant le type avion, la rotation, l'itinéraire, l'horaire, le nombre de jours d'engagement ou la composition équipage, l'Entreprise en informera le PNC dès connaissance de la modification.

Dès lors que l'information est communiquée au PNC par un sms envoyé au plus tard à J-1 20h00 de son activité initiale, une activité de remplacement dans la même journée pourra lui être attribuée :

- activité du matin si l'activité annulée est une activité du matin

Dès lors que l'information est communiquée au PNC par un sms envoyé au plus tard à J 08h00 de son activité initiale, une activité de remplacement dans la même journée pourra lui être attribuée :

- activité de l'après-midi si l'activité annulée est une activité de l'après-midi

Dans ce cas l'information sera communiquée par SMS et dans la mesure du possible en même temps que l'information d'annulation.

Si l'annulation ou la modification de la rotation a lieu à J et que l'information est communiquée par SMS au PNC après l'engagement du temps de service de vol de son activité initiale (donc moins de 2 heures avant le pointage), alors un courrier de substitution sera attribuée dans une plage de 1 heure débutant à l'heure bloc départ programmé du service de vol initialement programmé (ce courrier de substitution ne pourra pas rentrer plus de 2 heures après l'heure d'arrivée programmée de la rotation initiale).

Passé ce délai, si aucun courrier ne lui est attribué, le PNC est libéré de service ; il a droit à 12 heures de repos, dont 1 RNN, repos débutant 15 minutes après que sa libération de service lui ait été signifiée, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.

En cas d'annulation de vol, sans SMS le libérant d'activité, le PNC doit se présenter à l'horaire de pointage initialement programmé.

Dans le cas d'une annulation de rotation, l'entreprise s'assure de ne pas déstabiliser les activités suivantes, sauf avec accord du PNC.

5.5. REPOS ADDITIONNEL (MODIFIE LE PARAGRAPHE 6 DU CHAPITRE G)

Les dispositions du paragraphe 6 « repos additionnel » du chapitre G du présent accord sont modifiées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

L'ensemble des repos additionnel sont positionnés dans le compteur RADD CJR ou payés au choix du PNC.

5.6. TRAITEMENT DES ARRIVEES TARDIVES

Les dispositions du paragraphe 10.10 « retard du courrier au retour à la base » du chapitre G du présent accord ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.

Les dispositions suivantes s'appliquent au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local.

En cas de retard à l'arrivée, le RPC pourra être réduit à la valeur maximale entre le temps de service précédent et 12 heures, pour maintenir l'activité du lendemain. Dans ce cas un hébergement sera proposé au PNC et le PNC bénéficiera de 6h de RADD par tranches de 30 minutes de réduction du RPC.

Les retards de courrier seront particulièrement suivis. Un indicateur spécifique des arrivées tardives sera mis en place à cet effet.

Cas particulier d'une arrivée tardive suivie à J+1 par une autre activité :

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, l'activité du lendemain pourra être maintenue, sauf si le PNC avertit la régulation avant le début de son repos post-courrier de son choix de ne pas maintenir son activité. En cas de maintien de l'activité, le PNC, bénéficiera de :
 - o 6h de RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) pour le 1^{er} quart d'heure (bloc arrivée entre 23h46 et 00h00)
 - o 6h de RADD C.J.R supplémentaires pour la première demi-heure suivante (bloc arrivée entre 00h01 et 00h30)
 - o 6h de RADD C.J.R supplémentaires pour la dernière demi-heure (bloc arrivée entre 00h31 et 01h00).

Par ailleurs la proposition d'un maintien d'activité au-delà de 00h00 ne pourra être faites au PNC au maximum que 2 fois par mois civil (qu'il accepte ou qu'il refuse), et dans tous les cas au maximum 1 fois par mois civil pour toute arrivée au-delà de 00:30 (qu'il accepte ou qu'il refuse).

En cas de maintien de son activité un hébergement lui sera également proposé.

En cas d'arrivée bloc après 01h00, l'activité du lendemain ne sera pas maintenue.

Cas particulier d'une arrivée tardive suivie à J+1 par un jour de repos-base :

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, le jour de repos-base programmé le jour (J+1) est maintenu. Le PNC bénéficie de 6h de RADD C.J.R. (Compteur Jour Repos) en cas d'arrivée bloc entre 00h01 et 00h30. Le PNC bénéficie de 12 h de RADD C.J.R. (Compteur Jour Repos) en cas d'arrivée bloc entre 00h31 et 01h00.
- Si un bloc arrivée prévu à J est postérieur en réalisation à J+1 01h00, le jour de repos-base initialement programmé le jour (J+1) sera reprogrammé sur le mois, ou en cas d'impossibilité sera reprogrammé ultérieurement (dans les 6 mois). En aucun cas une activité ne pourra être programmée sur cette journée.

Ces heures de RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) attribuées suite au maintien d'une activité ou d'un jour d'inactivité après une arrivée tardive seront positionnées par le PNC par tranches de 24H sous la forme d'un DDA prioritaire exprimé à M-2 en plus du DDA repos.

Pour l'ensemble des RADD attribués autres que RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) dans le cadre de cet article « Règles en exploitation », les modalités de report ou de paiement s'effectuent dans les conditions définies, sur cet aspect, par le chapitre G.

5.7. PERMUTATION D'UNE ACTIVITE VOL OU RESERVE

En complément du Chapitre G du présent accord, afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local, les dispositions suivantes relatives à la permutation d'une activité vol ou réserve s'appliquent au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, y compris en cas de réduction du nombre de jours d'engagement :

Une activité du matin (respectivement de l'après midi) pourra être permutée avec une activité de l'après midi (respectivement du matin) avec l'accord du PNC.

Après réalisation d'une permutation matin/soir ou soir/matin, le PNC bénéficiera de 6h00 de RADD CJR.

Pour les « rotations journée », une activité du matin (respectivement de l'après-midi) pourra être remplacée par une autre activité du matin (respectivement de l'après-midi) même après le pointage.

La permutation d'une activité vol ou réserve ne pourra pas générer d'augmentation du nombre de jours ON.

En cas de permutation d'une activité vol ou réserve, la valeur du TSV maximale est fonction de l'heure (heure française) à laquelle le TSV a débuté et du nombre d'étapes en fonction, pour un service en vol. Pour calculer cette valeur, il sera additionné le TSV effectué de la rotation initiale et le TSV de la nouvelle activité attribuée.

Cette valeur est déterminée par les deux tableaux figurant en annexe du Chapitre G « *Annexe TSV Maximum* ».

Si une permutation d'activité pour un PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse devait générer sur un ou sur plusieurs tronçons de la rotation initiale une composition d'équipage réduite, alors l'ensemble des PNC de cet équipage se verront attribuer un « RADD compopeq » selon les modalités prévues pour ce type de repos additionnel.

Dans le cas d'une permutation d'activité, l'entreprise s'assure de ne pas déstabiliser les activités suivantes, sauf avec accord du PNC.

5.8. DECLARATION OK/KO VOL

En complément du Chapitre G du présent accord, afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local, les dispositions suivantes relatives à la déclaration OK/KO Vol s'appliquent au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

Les PNC ont la possibilité de se déclarer OK ou KO vol sous CREW sur une ou plusieurs périodes de leur planning.

Lorsque le suivi cherchera des candidats pour couvrir un vol, il interrogera en priorité les PNC OK vol sur la date du vol. Afin de réussir à gréer une tâche non placée, le suivi peut être amené à solliciter plusieurs PNC.

Les PNC KO vol ne seront pas interrogés. Ils pourront cependant être utilisés dans le cadre de la dispersion.

Lorsqu'un PNC prendra un vol en suivi suite à un OK vol, il bénéficiera de RADD CJR selon les modalités définies pour l'utilisation de la dispersion.

Dans l'éventualité, suite à l'utilisation en suivi d'une journée de dispersion entraînant une période d'activité vol de 5 jours consécutifs, une limitation à 26 heures de vol devra être respectée (en temps programmés).

5.9 BLOC RESERVE ET RESERVES

- ❖ **Les dispositions des deux premiers alinéas du paragraphe 9.1 « bloc réserve » ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.** Elles sont remplacées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

Les blocs réserves seront programmés avec une durée maximum de 4 jours consécutifs, avec la possibilité de programmer des blocs de 1, 2 et 3 jours, et un maximum de 36 jours de réserve par année civile.

- ❖ **Les dispositions du paragraphe 9.1.3 « Programmation du bloc réserve » ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.** Elles sont remplacées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

La programmation des blocs réserves est répartie de façon équitable dans le cadre de l'année civile entre les PNC d'une même population de programmation. Par mois, il ne pourra être programmé plus de 4 jours de blocs réserves.

- ❖ **Les dispositions du paragraphe 9.2 « réserves » ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse.** Elles sont remplacées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

Le PNC peut assurer des réserves terrain et/ou des réserves hôtel et/ou le cas échéant des réserves domicile.

Après une réserve n'ayant pas donné lieu à un départ en courrier, le PNC a droit à un repos de 12 heures dont 1 RNN, porté à 14 heures dont 1 RNN pour une réserve de nuit (réserve dont une partie est dans la plage 0h01-4h59).

Réserve terrain :

Un budget sera dégagé afin d'améliorer les conditions de réalisation des réserves au terrain.

La plage de réserve a une durée maximale de 8h. L'heure bloc arrivée programmée maximale sera au plus tard 12h00 après le début de la plage de réserve. Si l'heure bloc arrivée réalisée est au-delà de 12h00 après le début de la plage de réserve, il sera attribué 6 heures de RADD par heure de dépassement de cette limite.

S'il n'est pas déclenché, le PNC sera libéré de service à l'issue du dernier repassage à la base des vols de sa plage de réserve

Réserve domicile :

Le PNC doit pouvoir être présent au lieu habituel de présentation dans un délai de 1 heure (une réserve ne peut être programmée à domicile que si le PNC peut respecter ce délai de présentation). La durée maximale sera de 12h. Une réserve domicile peut, à l'initiative de l'Entreprise, se transformer en une réserve terrain, cette dernière ne pouvant débuter moins de 1h30 après le contact téléphonique. Dans ce cas, la durée de la réserve transformée ne pourra pas dépasser 8h00 depuis le début de la réserve domicile.

Réserve hôtel :

Les PNC pourront se déclarer volontaires pour effectuer des réserves hôtel dans les conditions suivantes

La plage de réserve à l'hôtel a une durée maximale de 12h.

Le PNC a le bénéfice de l'hébergement la nuit précédant une réserve matinale débutant avant 10h00 (incluse) ou la nuit suivant une réserve soir se terminant après 20h00 (incluse) ainsi que la nuit située entre 2 réserves hôtel consécutives.

Le PNC doit communiquer à son service planification le numéro de téléphone permettant son contact direct, immédiat et sans intermédiaire. Il doit être en mesure d'assurer un vol dont le pointage programmé est prévu 45 minutes après le contact.

Le PNC de réserve à l'hôtel est tenu d'accepter un courrier dont l'heure de décollage programmée ou reprogrammée (par ASM) se situe à l'intérieur de sa plage de réserve.

5.10 TYPES DE DESIDERATA

Les dispositions de l'alinéa « Temps de repos périodiques : 2 desiderata repos par mois » du paragraphe 14.1.2 « Types de desiderata » ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse. Elles sont remplacées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

➤ *Temps de repos périodiques : 2 desiderata repos par mois*

Il est possible d'exprimer un ou deux desiderata repos soit S4 et S2, soit deux S2. Dans ce cas les deux périodes doivent être séparées au moins de quatre jours pleins, ou être accolées. Si la somme des immobilisations (CA compris) est supérieure ou égale à 15 jours le nombre de desiderata repos est limité à un.

5.11 LIMITATIONS EN EXPLOITATION DANS LE CADRE DE L'UTILISATION DE LA DISPERSION

Les dispositions du paragraphe 10.3 « Limitations en exploitation dans le cadre de l'utilisation de la dispersion » ne s'appliquent pas au PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse. Elles sont remplacées par les dispositions suivantes pour les PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse :

Il sera possible en suivi de monter jusqu'à une fois par mois à 5 jours consécutifs d'activité vol et/ou réserve.

ANNEXE

REGLES D'UTILISATION APPLICABLES JUSQU'AU 31/12/2017

Les règles d'utilisation définies au Chapitre G du présent accord sont applicables au Personnel Navigant Commercial dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse, sauf les points ci-après.

Nota :

- a) Il est précisé que par « *activité vol du matin* », il est entendu, toute activité vol dont le 1^{er} départ bloc programmé est avant 11h30. Une « *activité vol de l'après midi* » étant toute activité vol dont le 1^{er} départ bloc programmé est à partir de 11h30.
- b) Dans le cas d'une annulation de rotation, permutation d'activité, l'entreprise s'assure de ne pas déstabiliser les activités suivantes, sauf avec accord du PNC.

Article 1- HEURE DE PRESENTATION

C'est l'heure à laquelle Air France demande au PNC d'être présent à un lieu convenu pour être à sa disposition, afin d'accomplir l'activité qui lui est fixée. Pour un vol en fonction ou en MEP, cette heure doit être compatible avec le délai nécessaire pour accomplir toutes les tâches liées à l'accomplissement de l'activité. L'heure limite de présentation, au départ de la base d'affectation ou au départ d'une escale, est fixée à 1 heure avant l'heure bloc départ programmé du premier vol.

Par exception, dans la situation où un PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse est amené, en reconstruction ou reprogrammation de planning à réaliser une rotation au départ d'une base de la région parisienne, pour constituer un équipage dit « mixte », à savoir avec des PNC dont la base normale d'affectation est la région parisienne, alors son heure limite de présentation est fixée à 1 heure 15, pour être en adéquation avec le reste de l'équipage.

A ce titre, le PNC concerné sera informé de cette heure de présentation avancée par sms au plus tard au moment de la reconstruction de son planning.

Article 2- ANNULATION DE ROTATION

En cas de rotation annulée pour l'ensemble de l'équipage ou de modification touchant le type avion, la rotation, l'itinéraire, l'horaire, le nombre de jours d'engagement ou la composition équipage, l'Entreprise en informera le PNC dès connaissance de la modification.

Dès lors que l'information est communiquée au PNC par un sms envoyé au plus tard à J-1 20h00 de son activité initiale, une activité de remplacement dans la même journée pourra lui être attribuée :

- activité du matin si l'activité annulée est une activité du matin

Dès lors que l'information est communiquée au PNC par un sms envoyé au plus tard à J 08h00 de son activité initiale, une activité de remplacement dans la même journée pourra lui être attribuée :

- activité de l'après-midi si l'activité annulée est une activité de l'après-midi

Dans ce cas l'information sera communiquée par SMS et dans la mesure du possible en même temps que l'information d'annulation.

Si l'annulation ou la modification de la rotation a lieu à J et que l'information est communiquée par SMS au PNC après l'engagement du temps de service de vol de son activité initiale (donc moins de 2 heures avant le pointage), alors un courrier de substitution sera attribuée dans une plage de 1 heure débutant à l'heure bloc départ programmé du service de vol initialement programmé (ce courrier de substitution ne pourra pas rentrer plus de 2 heures après l'heure d'arrivée programmée de la rotation initiale).

Passé ce délai, si aucun courrier ne lui est attribué, le PNC est libéré de service ; il a droit à 12 heures de repos, dont 1 RNN, repos débutant 15 minutes après que sa libération de service lui ait été signifiée, aucun réengagement d'activité ne pouvant être effectué dans la même journée.

En cas d'annulation de vol, sans SMS le libérant d'activité, le PNC doit se présenter à l'horaire de pointage initialement programmé.

Article 3- REPOS ADDITIONNEL

L'ensemble des repos additionnel sont positionnés dans le compteur RADD CJR ou payés au choix du PNC.

Article 4- TRAITEMENT DES ARRIVEES TARDIVES

En complément du Chapitre G du présent accord, afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local, les éléments suivants relatifs au traitement des arrivées tardives s'appliquent :

En cas de retard à l'arrivée, le RPC pourra être réduit à la valeur maximale entre le temps de service précédent et 12 heures, pour maintenir l'activité du lendemain. Dans ce cas un hébergement sera proposé au PNC et le PNC bénéficiera de 6h de RADD par tranches de 30 minutes de réduction du RPC.

Les retards de courrier seront particulièrement suivis. Un indicateur spécifique des arrivées tardives sera mis en place à cet effet.

Cas particulier d'une arrivée tardive suivie à J+1 par une autre activité :

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, l'activité du lendemain pourra être maintenue, sauf si le PNC avertit la régulation avant le début de son repos post-courrier de son choix de ne pas maintenir son activité. En cas de maintien de l'activité, le PNC, bénéficiera de :
 - 6h de RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) pour le 1^{er} quart d'heure (bloc arrivée entre 23h46 et 00h00)
 - 6h de RADD C.J.R supplémentaires pour la première demi-heure suivante (bloc arrivée entre 00h01 et 00h30)
 - 6h de RADD C.J.R supplémentaires pour la dernière demi-heure (bloc arrivée entre 00h31 et 01h00).

Par ailleurs la proposition d'un maintien d'activité au-delà de 00h00 ne pourra être faite au PNC au maximum que 2 fois par mois civil (qu'il accepte ou qu'il refuse), et dans tous les cas au maximum 1 fois par mois civil pour toute arrivée au-delà de 00:30 (qu'il accepte ou qu'il refuse).

En cas de maintien de son activité un hébergement lui sera également proposé.

En cas d'arrivée bloc après 01h00, l'activité du lendemain ne sera pas maintenue.

Cas particulier d'une arrivée tardive suivie à J+1 par un jour d'inactivité :

- En cas d'arrivée bloc entre 23h46 et 01h00, le jour d'inactivité programmé le jour (J+1) est maintenu. Le PNC bénéficie de 6h de RADD C.J.R. (Compteur Jour Repos) en cas d'arrivée bloc entre 00h01 et 00h30. Le PNC bénéficie de 12 h de RADD C.J.R. (Compteur Jour Repos) en cas d'arrivée bloc entre 00h31 et 01h00.
- Si un bloc arrivée prévu à J est postérieur en réalisation à J+1 01h00, le jour d'inactivité initialement programmé le jour (J+1) sera reprogrammé sur le mois, ou en cas d'impossibilité sera mis dans le compteur de jours d'inactivité à reprogrammer ultérieurement (dans les 6 mois). En aucun cas une activité ne pourra être programmée sur cette journée.

Ces heures de RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) attribuées suite au maintien d'une activité ou d'un jour d'inactivité après une arrivée tardive seront positionnées par le PNC par tranches de 24H sous la forme d'un DDA prioritaire exprimé à M-2 en plus du DDA repos.

Pour l'ensemble des RADD attribués autres que RADD C.J.R (Compteur Jour Repos) dans le cadre de cet article « Règles en exploitation », les modalités de report ou de paiement s'effectuent dans les conditions définies, sur cet aspect, par le chapitre G.

Article 5- PERMUTATION D'UNE ACTIVITE VOL OU RESERVE

En complément du Chapitre G du présent accord, afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local, les éléments suivants relatifs à la permutation d'une activité vol ou réserve s'appliquent, y compris en cas de réduction du nombre de jours d'engagement :

Une activité du matin (respectivement de l'après midi) pourra être permutée avec une activité de l'après midi (respectivement du matin) avec l'accord du PNC.

Après réalisation d'une permutation matin/soir ou soir/matin, le PNC bénéficiera de 6h00 de RADD CJR.

Pour les « rotations journée », une activité du matin (respectivement de l'après-midi) pourra être remplacée par une autre activité du matin (respectivement de l'après-midi) même après le pointage.

La permutation d'une activité vol ou réserve ne pourra pas générer d'augmentation du nombre de jours ON.

En cas de permutation d'une activité vol ou réserve, la valeur du TSV maximale est fonction de l'heure (heure française) à laquelle le TSV a débuté et du nombre d'étapes en fonction, pour un service en vol. Pour calculer cette valeur, il sera additionné le TSV effectué de la rotation initiale et le TSV de la nouvelle activité attribuée.

Cette valeur est déterminée par les deux tableaux figurant en annexe du Chapitre G du présent accord « *Annexe TSV Maximum* ».

Si une permutation d'activité pour un PNC dont la base normale d'affectation est Marseille, Nice ou Toulouse devait générer sur un ou sur plusieurs tronçons de la rotation initiale une composition d'équipage réduite, alors l'ensemble des PNC de cet équipage se verront attribuer un « RADD compopeq » selon les modalités prévues pour ce type de repos additionnel.

Article 6- DECLARATION OK/KO VOL

En complément du Chapitre G du présent accord, afin de prendre en compte les spécificités du programme ou du réseau local, les éléments suivants relatifs à la déclaration OK/KO Vol s'appliquent :

Les PNC ont la possibilité de se déclarer OK ou KO vol sous CREW sur une ou plusieurs périodes de leur planning.

Lorsque le suivi cherchera des candidats pour couvrir un vol, il interrogera en priorité les PNC OK vol sur la date du vol. Afin de réussir à gréer une tâche non placée, le suivi peut être amené à solliciter plusieurs PNC.

Les PNC KO vol ne seront pas interrogés. Ils pourront cependant être utilisés dans le cadre de la dispersion.

Lorsqu'un PNC prendra un vol en suivi suite à un OK vol, il bénéficiera de RADD CJR selon les modalités définies pour l'utilisation de la dispersion.

K. REGLES D'UTILISATION DU PNC : REGIME D'EMPLOI LONG ET MOYEN COURRIER

Les parties signataires s'engagent à mener des groupes de travail permettant d'aboutir à la rédaction d'un texte validé définissant les règles d'utilisation et de rémunération d'un régime d'emploi long et moyen-courrier.

Ce chapitre à construire viendra compléter les chapitres F et G sur les régimes d'emploi d'une part Long-Courrier et d'autre part Moyen-Courrier. Il s'appliquera à tout nouvel embauché (CDI, CDD, alternants, mobilité PS -> PNC) et à tout volontaire PNC régi auparavant par les régimes d'emploi Long courrier ou Moyen-Courrier, à compter de la validation du nouveau texte. Pour ces PNC volontaires, ils exprimeront un volontariat en amont de l'année IATA (3 mois minimum) via une campagne de volontariat lancée chaque année par les services de la Production PNC pour une durée de 12 mois tacitement reconductible sans avis contraire du PNC.

Le planning d'un PNC dont le régime d'emploi est Long et Moyen-Courrier pourra être construit au sein d'un même mois avec un panachage de courriers « long-trajet » et de courriers « moyen-trajet ».

L. COMPOSITION D'EQUIPAGE

Dans la continuité des précédentes dispositions conventionnelles en la matière, les parties signataires confirment les différentes déclinaisons de ratios PNC / PAX sur la durée du présent accord, à la fois sur Long et Moyen-Courrier.

En complément, dans l'objectif de :

- délivrer un produit répondant aux attentes des clients et plus adapté au contexte concurrentiel et économique des lignes,
- simplifier le nombre de produits existants en Business sur Long Courrier

les parties signataires s'engagent à ouvrir une négociation visant à faire converger les actuels produits Business J et C.

Les parties signataires s'engagent à mener ces travaux dès la signature du présent accord et faire aboutir ces négociations conduisant à réviser et/ou compléter le présent Chapitre de l'Accord avant le 31 décembre 2017.

1- COMPOSITION D'EQUIPAGE LONG-COURRIER

Les compositions d'équipages sont déterminées sur la base de la totalité des sièges de la version physique de l'avion concerné.

Exceptions :

- Des versions d'exploitation différentes des versions physiques pourront être définies pour :
 - La cabine la Première. La composition d'équipage sera alors ajustée sur la base de la version d'exploitation avant la sortie du tour de service PNC. (Les modalités sont définies en point 10.4)
 - En cas d'irrégularité avion en bout de ligne. Etant entendu qu'en cas d'irrégularité avion à la base normale d'affectation, la composition d'équipage de base de l'avion s'applique.

Les Grilles de composition d'équipage ont été établies en cabine Economy et Premium Economy suite aux travaux et aux différents vols d'essai qui se sont déroulés courant 2012 et qui ont abouti aux principes suivants :

- Se rapprocher d'une seule unité de travail pour réaliser chaque phase de service en une seule fois (hors SPML et « à la carte »)
- Format du plateau : 2/3
- Les débarrassages s'effectueront en vrac à l'aide d'une poubelle en cabine Economy (Y et W).

Ces principes pourront, dans le cadre d'une réflexion menée sur ces produits Economy, faire l'objet d'adaptations dans le cadre d'une concertation avec les organisations syndicales signataires du présent accord.

Les grilles ci-dessous sont applicables par pont et par cabine, hors prise en compte du CCP dans la composition d'équipage.

a) Cabine La Première

Nbre de sièges	P	1 à 5	6 à 12
PNC		1	2

b) Cabine Business

J	Nbre de sièges	1 à 14	15 à 27	28 à 42	43 à 48	49 à 58	59 à 69	70 à 82*	83 à 92
PNC		1	2	3	4	5	6	7	8

* Exception :

- ✓ Sur A380 version 80J la composition d'équipage avec un service J sera portée à 8 PNC

C	Ratio PNC/sièges
	1/18

Nbre de sièges	1 à 18	19 à 36	37 à 54	55 à 72
PNC	1	2	3	4

c) Cabine S

S	Ratio PNC/sièges
	1/32

Nbre de sièges	1 à 32	33 à 64	65 à 96	97 à 128
PNC	1	2	3	4

d) Cabine Premium Economy + Economy

Nbre sièges	W + Y	1 à 43	44 à 86	87 à 129	130 à 172	173 à 215	216 à 258	259 à 301	302 à 344	345 à 387	388 à 430	431 à 473	474 à 516	517 à 559
		PNC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Nbre sièges	M	1 à 54	55 à 108	109 à 162	163 à 216	217 à 270	271 à 324	325 à 378	379 à 432	433 à 486	487 à 540	541 à 594
		PNC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

1.1. NOMBRE DE CCP ET CC AU SEIN D'UN MEME EQUIPAGE

La définition du nombre de CCP/ CC est basée sur les règles suivantes* :

- 1 CCP par avion (à partir de 6 PNC) et :
 - 1 CC par cabine Business et par pont sauf si 1 seul PNC est affecté à cette cabine.
 - 1 CC pour l'ensemble des cabines Economique et par pont sauf si 1 à 3 PNC sont affectés à ces cabines.

* Sauf sur 340 dans la version d'exploitation 30C/ 245M – 1 CCP / 1 CC (version physique 30J/21W/224Y)

1.2. ADAPTATION DES VERSIONS D'EXPLOITATION POUR LA CABINE P

La version d'exploitation peut être limitée à 5 P pour s'adapter au plus près de la demande des marchés, sur A380 version 9P

La composition d'équipage sera alors adaptée en cabine P en respectant les grilles de composition d'équipage de la cabine P.

1. Les versions d'exploitation seront décidées avant la sortie des tours de service.
2. Après la sortie des TDS, au départ de la base, si pour des raisons commerciales un tronçon de la rotation est commercialisé avec une version supérieure ou égale à 6 P, un PNC supplémentaire est affecté au vol pour cette cabine. Il effectuera l'ensemble de la rotation en fonction avec l'équipage.

En cas d'impossibilité d'affecter un PNC sur le vol, un RADD pour composition d'équipage incomplète sera attribué à l'ensemble de l'équipage.

3. Dans le cas où la commercialisation d'une version supérieure ou égale à 6P s'avère nécessaire au départ d'une escale bout de ligne, si la composition équipage ne peut être ajustée, un RADD pour composition d'équipage incomplète sera attribué à l'ensemble de l'équipage pour le tronçon concerné.

2. COMPOSITION D'EQUIPAGE MOYEN-COURRIER

Sur les avions moyen-courrier, les compositions équipages sont définies comme suit, pour les PNC basés en région parisienne. Elles comprendront systématiquement un chef de cabine.

EUROPE :

TYPE AVION	A 318	A 319	A 320	A 321
Nombre de PNC	3	3	4	5

PRODUIT C/Y SMART&BEYOND

Type avion	A318		A319		A320		A321
Nombre de PNC	3	4	3	4	4	5	5
Destinations Short	AUTRES	AMS GVA LHR	AUTRES	AMS BHX DUS GVA LHR ZRH FRA STR	AUTRES	AMS GVA LHR	TOUTES
Destinations Medium	Toutes		Toutes		Toutes		Toutes
Destinations Long			Autres	ALG TUN ORN	Toutes		Toutes
Destinations XLong				Toutes	Toutes		Toutes

A titre d'information, liste des destinations Smart&Beyond à l'été 2017:

Short: AMS BHX DUS FRA GVA HAM LHR LIN MAN MUC MXP STR ZRH

Medium: BCN BLQ BUD CPH FCO GLA FLR LIS MAD NAP OPO PMI PRG TXL VCE VIE WAW

Long: ALG ARN OTP ORN SOF TUN

XLong: AGA AMM ATH CMN EVN IST KBP LED RAK RBA SVO TLV

Ratios maximum

Les ratios maximum seront définis comme suit,

	Ratios maximum par cabine (pax/pnc)
C	35
Y	69

C: Business

Y: Economy

Ils tiennent compte de la composition d'équipage par type avion et destination.

FRANCE

TYPE AVION	A 318	A 319	A 320	A 321
Nombre de PNC	3	3	4	5

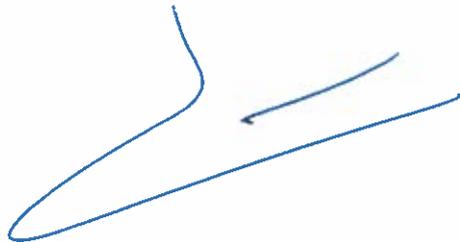
3- FUTURS AVIONS LONG ET MOYEN-COURRIER

Pour les futurs avions ou pour une modification significative des configurations avions existantes, un groupe de travail PNC (2 PNC par organisation syndicale représentative signataire) sera associé dès la phase de conception du projet.

Fait à Roissy, le 11 JUIL. 2017

Pour la société Air France

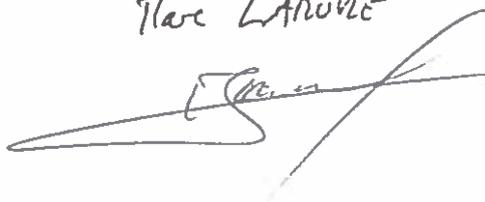
Gilles GATEAU



Pour les Organisations Syndicales

UNSA AERIEN PNC

Flore LARONDE



SNPNC-FO

UNAC-CGC

Flore ARRIGHI



Jocelyne COURSIHAULT

