



Mai 2013

Mandatée par la DG MOVE, l'EASA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne), a publié une proposition de réglementation concernant les « limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos pour les personnels navigants.

Il convient que les différents acteurs européens prennent conscience des éventuelles conséquences désastreuses en termes de sécurité et de santé au travail et en termes sociaux pour les personnels navigants.

Il semble que la base légale de ce projet de règlement soit contestable, puisque certains éléments relèvent des conditions de travail du personnel navigant et de la définition de leurs temps de travail. Les articles 151 et 153 du traité de Lisbonne rendent l'Union Européenne compétente pour légiférer en soutien des états membres sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs, et devraient constituer la base légale du projet alors que la Commission a choisi de fonder son texte sur les articles relatifs à la politique des transports.

Le temps de travail entre bien dans le champ de la sécurité des travailleurs et de leurs conditions de travail.

Dans le cas où l'approche sociale serait retenue, la pénibilité pourrait être prise en compte pour la définition des temps d'activité et de repos. Ce n'est actuellement pas le cas.

Or, si le projet restait en son état actuel, il aboutirait à introduire nouvelles notions en matière sociale concernant le temps de travail.

- Durée du repos par égalité du temps de travail précédant. 1 heure de travail est égale à 1heure de repos de jour comme de nuit !!!
- 14 heures de travail sans repos ni poste repos à bord.
- Refus de prendre en compte la totalité des heures effectivement travaillées dans les limitations de temps de travail quotidien.
- Temps de travail pour les temps de réserve ou de garde en dehors de l'aéroport partiellement acceptées dans le décompte des heures travaillées avec une incidence sur la rémunération.

En comparaison avec la Directive Temps de travail 2003/88 qui doit également, en partie, nous être appliquée, le temps de travail effectivement reconnu est largement inférieur au temps de travail effectué.

Et une fois définie, pour les personnels navigants, cette approche risquerait de s'étendre à d'autres catégories de travailleurs.