



FTL, position SNPNC UNSA

juin 2013

L'AESA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) annonce, sur la page d'accueil de son site, que « sa mission est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile ».

En charge de l'élaboration d'un règlement concernant les « Limitations des Temps de Vol (FTL) et de service et exigences en matière de repos » pour les personnels navigants, l'EASA vient pourtant de rendre sa copie, parfaite négation de cette belle vitrine !...

Le SNPNC-FO et l'UNSA PNC ne peuvent accepter ce texte en l'état qui se substituera au Code de l'Aviation Civile (le C.A.C) !

En ne tenant aucun compte des demandes répétées et nourries des **organisations professionnelles pour une réglementation FTL sûre, étayée par des études scientifiques**, l'AESA défend un projet au seul service des contingences économiques des compagnies aériennes.

En dépit du Règlement actuel [Règlement (CEE) n° 3922/91 du 16 décembre 1991, modifié], qui a soulevé une vague d'indignation sans précédent dans toute l'Europe et qui fut suivi **d'innombrables remontées de "commentaires"** (= langue de bois européenne, comprendre : revendications des syndicats) auprès de l'AESA ; en dépit d'une **étude scientifique indépendante, commanditée par l'UE**, qui recommande certains changements concrets des règlements européens en matière de conditions de travail afin de s'assurer que les passagers comme les équipages soient protégés des **risques liés à la fatigue** (Rapport Moebus), **l'AESA est passée outre et n'en a absolument pas tenu compte !**

Pire, son projet, qui est désormais entre les mains de la Commission Européenne, ne manquera pas d'avoir des conséquences désastreuses pour la santé, la sécurité des vols et en termes de retombées sociales s'il est gardé en l'état ou modifié à la marge par cette dernière.

Le SNPNC-FO et l'UNSA PNC ne peuvent accepter qu'un tel projet soit retenu par la Commission Européenne.

Ce nouveau texte nivelle par le bas les conditions de travail des PNC en imaginant des règles de calcul à partir de la **notion de "temps de service de vol" uniquement, sans prendre en compte la totalité de notre temps de travail** comme le temps consacré au débarquement des passagers et au retour parking (le repos démarre à l'arrêt des moteurs..), les temps de réserve, les temps de MEP etc... qui n'entrent pas dans ces calculs !

Sur cette base, les maxima deviennent la référence et non l'exception ; d'ailleurs, le règlement impose des maxima travaillés allant jusqu'à **19 heures par jour en 3 étapes** en terme de temps de travail effectif et plus, en cas d'incident d'exploitation, à savoir **22 heures de travail effectif**. (Cf : notre campagne européenne du 22 janvier 2013).

Les temps de **repos (1 heure de travail = 1 heure de repos** même s'il y a du travail de nuit, du décalage, de la récurrence etc...) et les temps de **pause** (seulement prévus **après 15 heures de travail**) tels qu'ils sont déclinés dans ce texte FTL sont très préoccupants : **l'AESA**, qui ne s'est pas encombrée avec le principe des besoins physiologiques humains (**les PNC seraient donc des supers héros qui n'ont besoin ni de manger ni de dormir ni de voir leur famille...**) montre qu'elle ne s'est pas attachée à promouvoir un haut niveau de sécurité en dépit de son mandat.

Le SNPNC-FO et l'UNSA PNC au nom du droit à la santé et à la sécurité au travail (que confirme la Charte des droits fondamentaux), rappellent que le métier de navigant implique une pénibilité spécifique due au travail décalé, au travail de nuit, aux horaires de travail irréguliers voire imprévisibles, au décalage horaire, à la durée des vols (vols long-courriers), aux levers tôt (vols court-courriers), aux amplitudes de vol etc...

Ne pas les prendre en compte et ne pas considérer que les PNC sont des êtres humains comme les autres représente déjà un danger pour la sécurité des vols qui pourrait bien être fatal...

Défier les textes internationaux applicables en la matière (recommandations de l'OIT n° 1, 30 et 47 ; Directive 89/391/CEE ; PIDESC ou encore Charte sociale européenne) pourrait impliquer une lourde responsabilité.

Les PNC seront exclus des normes protectrices du Droit du Travail...

Le SNPNC-FO et l'UNSA PNC exigent que le Droit du Travail s'applique pleinement aux PNC, en prenant en compte les différences dans l'exécution de leur travail et les différences biologiques et d'âge entre eux.

Avant tout, la limitation des temps de vol doit se baser sur un temps de travail global, à défaut de quoi la réglementation serait illégitime.

Dans les vols sans escale, il est nécessaire que les personnels navigants soient renforcés, que les temps de repos en amont et en aval des vols soient accrus et mis en adéquation avec les temps de vol.

En termes de droit au repos, le SNPNC-FO et l'UNSA PNC demandent qu'à partir de 8 heures de travail, les temps de repos évoluent de façon exponentielle.

Enfin l'application du Code du Travail doit automatiquement impliquer l'abandon de la règle d'équivalence d'1 heure de travail équivalent à 1 heure de repos et du seuil de 60 heures de travail par semaine.

Pour le SNPNC-FO et l'UNSA PNC, le projet de l'AESA présenté actuellement par la Commission Européenne est inacceptable et dangereux ; nous exigeons donc l'abrogation de ce projet de règlement.

Nous le demandons au titre du principe de précaution, nous réclamons le maintien de la clause de non régression des mesures nationales applicables avant 2006, la prise en compte des recommandations des experts scientifiques et médicaux indépendants et l'ouverture de véritables négociations pour l'édification d'une réglementation européenne sûre permettant de maintenir un haut niveau de sécurité.

SNPNC-FO et UNSA PNC
demandent à tous les
Députés du Parlement
Européen
de s'opposer à ce texte
en votant contre celui-ci.