



# Check List

# AVRIL 2018

PNC AF

BS.18-03-013-AF

AVRIL 2018

**Vos délégués SNPNC/FO se rendent dans les différentes instances, CE, CHSCT, QDP, MNPAF, SGRF, Sécurité des Vols... pour défendre au mieux les intérêts des PNC. Voici les éléments phares que nous avons choisi de vous faire partager...**

## ■ ERREUR D'AIGUILLAGE

Nous avons été contactés par des PNC ayant exercé leur activité de navigant au sein de la compagnie britannique Flybe entre 1996 et 2005. Au cours de cette période, ils disposaient d'un contrat de travail de droit français et cotisaient au Régime français. Mais, par erreur ou par fraude, **ces PNC ont été affiliés à l'époque par la Compagnie au Régime complémentaire de droit commun à savoir l'ARRCO. Ils auraient normalement dû être affiliés au régime complémentaire des navigants, c'est à dire la CRPN.**

Informée de cette anomalie, notre Caisse a adressé un courrier à Flybe, d'une part, et un courrier à l'ARRCO d'autre part pour signaler l'affiliation erronée. Néanmoins, la prescription rend impossible une action de la CRPNPAC.

En revanche, une action des PN contre Flybe en dommages et intérêts paraît ouverte.

**Si vous êtes dans ce cas et désirez d'entamer une procédure contentieuse rapprochez-vous de vos administrateurs PNC à la CRPN [Permanences de L'Intersyndicale - Cité PN - 2<sup>ème</sup> étage - ascenseurs rouges].**



## ■ SANCTION DISCIPLINAIRE

Une procédure disciplinaire peut conduire un employeur à décider de la mise à pied conservatoire d'un PNC le temps d'enclencher une enquête interne.

En cas de fait fautif, une sanction disciplinaire peut conduire l'employeur à prononcer une mise à pied de 5 à 15 jours non rémunérés.

**Ces jours de mise à pied (conservatoire ou non, rémunérés ou non) doivent être entièrement validés auprès de la CRPN et donc déclarés par l'employeur auprès des services de la Caisse.**

Si tel n'était pas le cas, rapprochez-vous de vos administrateurs PNC à la CRPN [Permanences de L'Intersyndicale - Cité PN - 2<sup>ème</sup> étage - ascenseurs rouges].

## ■ BUS DIRECT

Les conditions d'accès ont changé depuis le 1<sup>er</sup> février, certains chauffeurs n'ont pas l'air d'avoir été informés des nouvelles conditions d'accès et se sont vus imposer l'achat d'un billet sur la ligne 3. **Pour vous faire rembourser, rendez-vous sur le site Internet de Bus Direct en joignant le titre acheté.**

<https://www.lebusdirect.com/formulaire-contact.html>

## ■ UMNR LISTÉ EN R4 : RAPPEL DES HORAIRES DE PRISE EN CHARGE

Depuis août 2017, sur les vols au départ d'Orly et de CDG, **les horaires pour confier les UM en R4 ont évolué.**

Une fois enregistré, l'UMNR peut être confié au personnel au sol à partir de :

\* 2h15 avant le départ programmé sur un vol Long Courrier

\* 2h00 avant le départ programmé d'un vol Moyen-Courrier



NB : sur les premiers vols du matin des deux bases parisiennes, les UMNR sont pris en charge à partir de 05h15.

Le listage du mineur R4 est fait à minima une semaine avant la date du vol.

Ref : PNC news du 04 Juillet 2017 via le moteur de recherche IPN.

## ■ REX FATIGUE

Nous vous rappelons qu'un REX fatigue se rédige si votre fatigue, due à la rotation, a des effets négatifs sur la sécurité du vols.

**Vous avez été nombreux à nous faire remonter la dangerosité du vol adapté sur GRU**, au regard du nombre de REX fatigue sur cette rotation, vos élus SNPNC ont demandé l'arrêt pur et simple des rotations adaptées, l'Entreprise pense plus à son portefeuille qu'à la sécurité des vols, **elle a décidé une fois de plus de passer en force et d'ouvrir BOG, PTY et PEK en rotations adaptées** pour la prochaine saison en remplacement de GRU.

Visiblement la préoccupation de la Compagnie n'est pas la sécurité des vols comme elle semble le communiquer mais bien de faire des économies sur le dos des PNC, de leur fatigue et de la sécurité...et ce n'est pas faute de le lui avoir dit dans différentes instances.

Nous continuerons à demander l'arrêt de ces rotations difficiles, si vous sentez que vous ne pouvez plus assurer la sécurité des passagers...N'hésitez pas à remplir des REX, informez vos élus...nous avons besoin de vos remontées.

## ■ ACCIDENT DU TRAVAIL : VICTOIRE DU SNPNC

**Le SNPNC a défendu une PNC devant le Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale** [composé d'un Juge professionnel et de deux assesseurs] **de Toulouse en janvier dernier et ce, suite à un refus de prise en charge de son accident au titre de la législation sur les accidents du travail.**

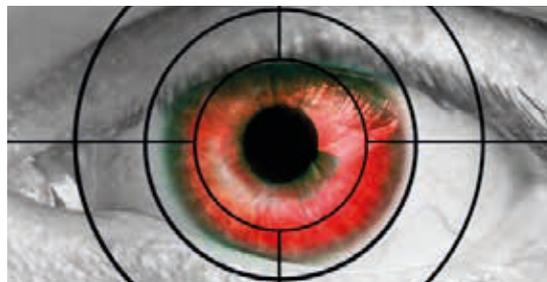
Cette décision de justice va peut-être marquer un tournant pour les navigants ! Cette PNC a subi un accident en escale, à la salle de sport plus précisément. Après avoir largement débattu lors de l'audience sur la protection du salarié en mission d'une part, et le lien particulier qui nous lie à AF en escale, **l'accident du travail a été reconnu par la CPAM** en se basant sur un des fondements juridiques soulevés à bon droit.

**PNC faites respecter vos droits !**

175 CCT

70 CCPT

sont en attente de mise en ligne  
*[chiffres de février]*



## ■ FAQ OPTION REPOS 2

Q : L'entreprise organisera-t-elle une campagne de volontariat pour chaque année IATA ?

R : OUI

Q : L'option 1 étant l'option par défaut, les PNC choisissant l'option 2 verront-ils leur choix systématiquement satisfait à chaque campagne ?

R : OUI

Q : Les PNC ayant choisi l'option 2 à l'occasion d'une campagne et souhaitant revenir à l'option 1 à l'occasion d'une campagne postérieure verront-ils leur choix systématiquement satisfait ?

R : OUI

Q : Que signifie « durée indéterminée » dans un accord à durée déterminée qui prend fin le 31 octobre 2022 ?

R : La durée indéterminée s'entend sur la durée de l'accord.

Q : Combien de PNC ont choisi l'option 2 ?

R : 1,2 %, soit 126 parmi les 9951 PNC interrogés ont opté pour l'option 2.

## ■ SGRF

### Long Courrier

Liste des soft rules sur la saison été :

- en programmation, **1 vol bi-tronçon Afrique par mois**
- PAC de 24H dont 1 repos nocturne normal [RNN] sur tous les bi-tronçons aller Afrique
- Vols bi-tronçons retour : repos 3 RNN avec **réengagement 8h30 iso 6h00**
- AF 524 [OUA, ABJ] : allègement du service sur OUA et ABJ en classe J [service réalisé au plateau iso table de service]
- AF 741 - PUJ-SDQ : RPC 4 RNN
- Vols retours Afrique inférieurs à 7h, ventes à la demande [vol LBV compris]
- AF 521 [ABJ-BKO-CDG] : réengagement 3RNN 11h30 iso 06h00
- AF 178 [MEX] : réengagement 11h30 iso 6H.

### Moyen et Court Courrier

#### → Reprise du TUNIS RED EYES

Les vols seront lancés à partir du 02/05/2018 jusqu'au 30/09.

- AF 1784 : 21h30 23h50

- AF 1785 : 01h00 03h30

1h10 de béton à TUN iso 3h00.

Possibilité d'attribution de chambre dès 13h pour le PNC qui en fait la demande le jour du départ. Vol réalisé en A/R - 3 RNN à l'issue du vol.

→ Nous avons demandé l'arrêt du chaînage ALG /TLV sur S18

→ Mise en place d'une Soft rule interdisant l'enchaînement AF 1855 + AF 1754 [soit l'enchaînement retour de découcher ALG + A/R ALG] sur la saison S18]

→ Rotation CFR 35460 [RBA/CMN/LHR/TUN]

J1 : 10h 35 de TSV - stop 13h

J2 : 9h de TSV - stop 15h

J3 : 8h de TSV - stop 12h

J4 : 10h25 deTSV. Nous demandons la modification de la rotation le J4, le vol sur TUN générant un risque fatigue.

## ■ REX FATIGUE

**518** REX fatigue ont été rédigés pour le seul mois de février 2018

- LC : 333

- MC : 128

- CC : 57

## ■ SNPNC AF

Rejoignez le Groupe Facebook

