

**Avenant à l'Accord Collectif PNC 2017/2022****Temps de vol supérieur à 15h sur le Japon, la Corée et la Chine**

En raison du conflit en Ukraine ayant entraîné l'interdiction de survol de l'espace aérien russe, Air France a été dans l'obligation de modifier les routes de ses vols qui desservent le Japon, la Corée et Chine.

Ces nouvelles contraintes ont pour conséquence un allongement des temps de vols supérieurs aux limitations contractualisées dans l'Accord Collectif PNC.

Au regard de cette situation et de la fermeture d'espaces aériens, devant l'incertitude sur la durée du conflit et ses conséquences, Air France a réuni les organisations syndicales représentatives PNC afin de définir l'évolution des règles d'utilisation permettant la réalisation des vols supérieurs à 15h.

Ces évolutions ont pour objectif de préserver une liaison directe avec le Japon, la Chine et la Corée et de préserver la capacité économique à desservir ces destinations, tout en maintenant un haut niveau de sécurité des vols et des conditions de travail adaptées.

Les parties conviennent en conséquence de compléter par le présent avenant les dispositions conventionnelles existantes, afin de préciser les règles applicables aux périodes de vol supérieures à 15 heures, exclusivement pour la desserte des destinations Japon, Corée et Chine.

Cet avenant est conclu en application des dispositions relatives à la révision de l'Accord collectif Personnel Navigant Commercial 2017-2022.

En conséquence, les présentes dispositions se substituent aux dispositions de l'Accord Collectif Personnel Navigant Commercial 2017-2022 et de ses avenants ainsi révisés pour la durée d'application du présent avenant. Les autres dispositions de l'Accord Collectif Personnel Navigant Commercial 2017-2022 non révisées par le présent avenant restent applicables pour leur durée d'application. Ces mesures ont un caractère temporaire et prendront fin à la réouverture des espaces aériens.

**Article 1. Composition d'équipage****1.1 Avenant du 28 octobre 2020 à l'Accord Collectif PNC 2017/2022 relatif aux mesures exceptionnelles d'adaptation des compositions d'équipage**

Les parties conviennent que sur les rotations dont au moins une période de vol est supérieure à 15h, aucune adaptation des compositions d'équipage ne sera appliquée.

**1.2 Composition d'équipage incomplète**

Au départ de la base, Air France s'engage à compléter systématiquement les vols de plus de 15h.

Dans le cas exceptionnel d'une composition d'équipage incomplète, sur un vol comportant une période de vol supérieur à 15h, un RADD forfaitaire de 24h sera ajouté au RADD tel que défini par à l'article 4.7.6 du chapitre F de l'AC PNC 2017-2022.

**Article 2. Modification de l'article 3.1.1 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 3.1.1 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**3.1.1 Période de vol, temps de service de vol, nombre d'étapes**

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
De 15h01 à 16h30 (**)	PV + 1h30	1
(*) dans le cadre de cette limitation, les heures de MEP sont comptabilisées à 100 % de leur durée.		
(**) exclusivement pour la desserte du Japon, de la Corée et de la Chine		

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.

➤ 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.

**Article 3. Modification de l'article 3.3.3 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 3.3.3 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**3.3.3 Période de vol supérieure à 9 heures et inférieure ou égale à 16h30 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 16 heures 30 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 <sup>E</sup>	24 heures	22 heures 15
10h31 à 11h00 à l'est du méridien 7 <sup>E</sup>	48 heures	46 heures 15
11h01 à 13h00	48 heures	46 heures 15
13h01 à 15h00	48 heures dont 2 ANN	46 heures 15
15h01 à 16h30 (*)	60 heures dont 2	58 heures 15

(\*) exclusivement pour la desserte du Japon, de la Corée et de la Chine

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 16 heures 30 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
15h01 à 16h30 (*)	36 h	60 h dont 3 ANN

(\*) exclusivement pour la desserte du Japon, de la Corée et de la Chine

**Article 4. Modification de l'article 3.4 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 3.4 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**3.4 Temps de repos post-courrier (exprimé 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
Dernière période de vol entre 15h01 et 16h30(*)	5 RNN

(\*) exclusivement pour la desserte du Japon, de la Corée et de la Chine

(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.).
- Si une rotation se termine par une période de vol supérieure à 15 heures le premier jour de repos post-courrier ne sera pas recouvert par un jour de repos base. En raison des développements nécessaires cette mesure sera applicable au plus tard le 1 juillet 2022.

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 ≥ 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	-
Long Trajet	5 RNN	-	J+5	-

Les Repos Base du paragraphe 3.5 sont assimilés à du repos NET pour l’application de ce tableau

SP <sup>AT</sup> CGR PVS.

**Article 5. Modification de l'article 3.7 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 3.7 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**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 16 heures 30 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
15h01 à 16h30(*)	60 h dont 2 RNN

(\*) exclusivement pour la desserte du Japon, de la Corée et de la Chine

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,
- période de vol de 15h01 à 16h30 : repos additionnel forfaitaire de 36 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.

**Article 6. Modification de l'article 3.10 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 3.10 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**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	
	Pause 1	Pause 2
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	
15 h 00 / 15h 29	04 h 00	00 h 30
15 h 30 / 15 h 59	04 h 00	00 h 40
16 h 00 / 16 h 30	04 h 00	00 h 50

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.

Le premier temps de pause n'est pas scindable et doit pris en un seul bloc

Sur la base des pratiques observées une étude SGRF sera réalisée.

**Article 7. Modification des articles 4.6.7 et 4.6.8 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que les articles 4.6.7 et 4.6.8 sont modifiés et sont désormais rédigés comme suit :

**4.6.7 Réduction 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
15h01 à 16h30	Pas de réduction

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 Réduction en exploitation du temps d'arrêt 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
15h01 à 16h30	Pas de réduction	Pas de réduction

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.

**Article 8. Modification de l'article 4.7.1 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 4.7.1 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**4.7.1 Dépassement des limitations réglementaires/barèmes**

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.  
La franchise de 60 minutes ne s'applique pas pour les vols de plus de 15 heures

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

**Article 9. Modification de l'article 4.7.3 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 4.7.3 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**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
Long Trajet	5 RNN	-	J+5 06h00

Les Repos Base du paragraphe 3.5 du chapitre F sont assimilés à du repos NET pour l'application de ce tableau

**Article 10. Dispositions particulières sur les rotations en 5 ON avec une période de vol supérieure à 15h**

- Attribution de 12 heures de RADD, payable, reportable ou accolable.

**Article 11. Modification de l'article 8.3 du chapitre E « Travail à temps alterné »**

Les parties conviennent que l'article 8.3 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**8.3 Positionnement du RPC et du repos NET sur le temps alterné (par mois entier ou fractionné) pour le LC**

En programmation et exploitation

Les périodes d'activité et d'inactivité débutent à 00h00 le 1er 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 2ème jour après la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	2RNN	J+3 06h00	J+2	Le 2 de M+1 à 6h	Le 2ème jour après la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	2RNN	J+4 06h00	J+2	Le 3 de M+1 à 6h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	3 RNN		J+3	Le 1 <sup>er</sup> de M+1 à 6h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	3 RNN	J+3 11h30	J+3	Le 1 <sup>er</sup> de M+1 à 11h30	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 11h30
Long Trajet	3 RNN	J+3 14h00	J+3	Le 1 <sup>er</sup> de M+1 à 14h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 14h
Long Trajet	3 RNN	J+3 16h00	J+3	Le 1 <sup>er</sup> de M+1 à 16h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 16h
Long Trajet	3 RNN	J+4 06h00	J+3	Le 2 de M+1 à 6h	Le 2ème jour après la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	4 RNN		J+4	Le 1 <sup>er</sup> de M+1 à 6h	Le jour suivant la fin de la période d'inactivité à 6h
Long Trajet	5 RNN		J+5	Le 1 <sup>er</sup> 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.

**Article 12. Modification de l'article 5.2.2 du chapitre F « règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi LC »**

Les parties conviennent que l'article 5.2.2 paragraphe (a), modifié par l'article 1 du chapitre 8 de l'accord du 10/1/2019, est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**5.2.2 Réserves**

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 10H30 lorsque l'heure bloc de départ programmée de ce vol se situe au-delà des 5 premières heures de sa réserve.

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.

Un PNC de réserve terrain ne peut être déclenché sur un vol d'une durée programmée supérieure ou égale à 15h lorsque l'heure bloc de départ programmée de ce vol se situe au-delà des deux 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.

**Article 13. Modification de l'article 4.6 du chapitre B « Rémunération »**

Les parties conviennent que l'article 4.6 est modifié et est désormais rédigé comme suit :

**4.6 Majoration complémentaire au titre des périodes 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
Entre 13 h 01 et 15h00	2,00
Entre 15h01 et 16h00	4,00
Entre 16h01 et 16h30	8,00

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.

**Article 14. Dispositions Générales**

Le présent avenant s'inscrit dans le cadre des dispositions d'application, de révision et de durée de l'Accord collectif Personnel navigant Commercial 2017-2022.

Le présent avenant est conclu pour une durée déterminée. Il prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> avril 2022, et prendra fin à la réouverture des espaces aériens, et dans l'hypothèse où ceux-ci resteraient fermés au plus tard le 31 octobre 2022.

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

Un exemplaire du présent avenant sera notifié aux organisations syndicales représentatives PNC.

Il fera l'objet des formalités de dépôt et de publicité prévues par le Code du travail.

Fait à Roissy, le **22 MARS 2022**

Pour la Société Air France



Patrice TIZON

Pour les Organisations Syndicales Représentatives PNC

Pour le SNGAF

Sébastien PORTAL



Pour le SNPNC

Pour l'UNSA

Pour l'UNAC

GORIEUX-RANARD  
CAROLINE



Ame Vildy Sosoeh:

