



VOLS > 15 heures :

Copie insuffisante pour L'IS PNC

Si L'INTERSYNDICALE PNC SNPNC / UNSA PNC (L'IS PNC) avait pris ses responsabilités en signant une dérogation jusqu'à la fin du mois de mars pour permettre la continuité de l'activité vers l'Asie (vols allongés jusqu'à 3h15) d'une part, et pour laisser le temps nécessaire à la négociation des modalités encadrant ces vols d'autre part, **L'INTERSYNDICALE PNC a choisi en revanche de ne pas signer l'avenant à l'Accord PNC qui vient d'être validé et qui encadrera les vols Asie de plus de 15h.**

Suite à notre demande d'ouverture de négociation sur le sujet des vols "extra long", comme le prévoit notre accord collectif, nos techniciens de L'INTERSYNDICALE PNC ont participé aux réunions. **Ils ont exprimé toutes les demandes qui nous semblaient nécessaires pour garantir une exploitation de ces vols qui respecte le plus possible la sécurité des vols et réduit autant que faire se peut la pénibilité induite par de telles amplitudes de travail.**

A l'issue de cette négociation rapide, un avenant a été proposé à signature. Malgré les protections négociées par vos représentants (ANN, RNN, TAV, compo peq nominale complète, repos à bord, RPC, etc.), **L'INTERSYNDICALE PNC estimait que des zones d'ombre d'importance subsistaient, que des ajustements étaient indispensables et que la négociation n'était pas encore terminée.** Malheureusement, la signature de l'avenant par le SNGAF et l'UNAC a mis fin aux discussions.

POURQUOI CE TEXTE NOUS PARAÎT INCOMPLÉT ?

La fermeture de l'espace aérien Russe pouvant durer très longtemps, **il est très délicat de signer un avenant contenant des règles qui permettent une optimisation à la limite du réalisable sans avoir de solides garanties.**

Afin d'y voir plus clair, nous avons demandé à maintes reprises le programme des rotations de la saison été 2022 mis à jour avec les nouveaux temps de vol, et nous ne l'avons toujours pas obtenu. Comment s'engager sérieusement sur un texte sans connaître ces données ??? **De même, il a fallu insister pendant plusieurs jours pour recevoir le relevé des temps de vols réalisés, qui nous ont été remis...le jour de l'ouverture à signature du texte !**

Et nous avons eu raison d'insister, car à la lecture des relevés des TV, **on a découvert que certains temps de vol NRT-CDG dépassent 17h (17h25, 17h15...) alors même que la limite prévue par l'avenant en cours de négo est de 16h30 !!!**

Sans parler des retours ICN, qui depuis le 12 mars dépassent chaque jour 15h, alors que le temps de vol programmé étant inférieur à 15h, ils ne seront pas construits avec les règles spécifiques aux vols de plus de 15h négociées dans l'avenant.

Enfin, et nous le regrettons, la direction ne nous a toujours pas communiqué les temps de vol retenus pour la saison été qui débute...dans 2 jours !!!

Comment s'engager sérieusement sur un texte qui doit régir de si longs temps de travail, inédits jusque-là ?

D'autre part, en plus des règles spécifiques encadrant les services de vol, et aux regards de la pénibilité particulière d'une telle amplitude de travail, **nous avons insisté sur l'importance de construire ces rotations en 6 ON minimum, afin de garantir un repos suffisant et supplémentaire avant les vols retour Japon.** La direction s'y est catégoriquement opposée, tout en refusant de nous préciser aussi combien de rotations seraient construites en 5 ON.

POURQUOI LES 5 ON, NOTAMMENT SUR LE JAPON, POURRAIENT POSER UN PROBLEME ?

Concrètement, pour maintenir l'exploitation et en cas de report de vol (on sait tous à quel point l'exploitation peut être perturbée parfois), l'Entreprise pourrait demander à réduire le temps d'arrêt, via une dérogation, et transformer le 5ON en 4ON pour ne pas perturber le programme de vol. Et ça, c'est tout à fait inacceptable pour nous en termes de risque fatigue, de risque pour la sécurité des vols, et en termes de conditions de travail décentes.

Face au refus d'une construction systématique en 6 ON minimum, vos délégués ont cherché et proposé des solutions, toutes rejetées par la direction (trop gourmande en effectif, surcoût important...) Quant à limiter le nombre de constructions en 5 ON, elle nous oppose un refus catégorique. Ce qui nous laisse à penser que des 5 ON pourraient se multiplier cet été.

Enfin, et cela a son importance, se pose la question des rotations ICN. Le temps de vol retour programmé étant de 14h20, la rotation sera construite selon les règles des vols inférieurs à 15h (celles que l'on connaît déjà). Or les temps de vol réalisés dépassent régulièrement les 15h...

Quant au RPC, afin de garantir un minimum de temps de récupération, nous avons demandé à ce que le 1er jour de repos ne soit pas recouvert par un OFF. **Cette modalité n'entrera en vigueur qu'au 1er juillet !** Quant à savoir quel type de OFF sera positionné après ces vols... N70, N50, N30 ???

Pour faire court, si L'INTERSYNDICALE PNC a réussi à obtenir de nombreux points dans cette négociation tel qu'un temps avant vol minimum en escale incompressible (60 h dont 3 ANN), une composition équipage nominale, un 5^{ème} RNN, etc... , notre principale revendication portait sur une construction en 6 ON de ces vols Japon extra longs et savoir avec quelles règles construire les vols ICN-CDG.

Les PNC et L'INTERSYNDICALE PNC ont toujours su montrer leur capacité d'adaptation à la crise. Nos demandes sont tout à fait légitimes et acceptables, mais certains ont préféré la précipitation ou l'imprécision...

