Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 1
		Edition : 01/01/2020

MANUEL
des
Règles Collectives Pilotes
applicables au sein de
Transavia France

1^{er} janvier 2020

Annexe 1	MANUEL	Page 2
	REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Edition : 01/01/2020

TABLE DES MATIERES

TITRE I – CLAUSES GENERALES	4
TITRE II - CARRIERE	5
II.1. EVOLUTION DE CARRIERE	5
II.2. PNT D'ENCADREMENT	5
II.3. PNT D'INSTRUCTION.....	6
II.4. OUVERTURES DE POSTES.....	9
TITRE III - REMUNERATION	12
III.1. ÉLÉMENTS DE LA RÉMUNÉRATION	12
III.2. PRISE EN CHARGE DES FRAIS LIES A L'ACTIVITE	23
III.3. DÉCOMPTE DE L'ACTIVITÉ	25
III.4. DECOMPTE ET REMUNERATION MENSUELS DE L'ACTIVITE.....	28
III.5. MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES.....	31
III.6. IRREGULARITE D'EXPLOITATION	32
III.7. ADAPTATION DE CERTAINS TEMPS DE REFERENCE	32
III.8. DELAI DE PREVENANCE & CONDITIONS D'ENGAGEMENT DU SERVICE DE VOL POUR L'APPLICATION DES REGLES DE REMUNERATION UNIQUEMENT	33
TITRE IV – CONDITIONS DE TRAVAIL.....	49
IV.1 DISPOSITIONS GENERALES.....	49
IV.2. DEFINITIONS (par ordre alphabétique)	51
IV.3. JOURS D'INACTIVITES (JOURS OFF)	56
IV.4. JOURS D'ACTIVITÉ (JOURS ON)	58
IV.5. PLANNINGS.....	58
IV.6. LIMITATIONS	60
IV.7. RÉGULATION ET IRRÉGULARITÉ D'EXPLOITATION	66
IV.8. COMMISSION TECHNIQUE DE ROTATION PNT	69
TITRE V – FORMATION PROFESSIONNELLE	71
TITRE VI - CONGES.....	72
VI.1. CONGES ANNUELS.....	72
VI.2. CONGES POUR EVENEMENTS FAMILIAUX	79
VI.3. CONGES MERES OU PERES DE FAMILLE	79
VI.4. INAPTITUDE AU VOL EN RAISON D'UN ETAT DE GROSSESSE	79
VI.5. CONGES D'ADOPTION.....	80
VI.6. CONGES PARENTAUX D'EDUCATION.....	80
VI.7. CONGES SANS SOLDE.....	80
VI.8. CONGES LEGAUX	81
VI.9. CONGES DE PATERNITE.....	81
TITRE VII - TRAVAIL A TEMPS ADAPTE OU ALTERNE	83
VII.1. DISPOSITIONS COMMUNES.....	83
VII.2. LE TEMPS ALTERNE.....	83
VII.3. LE TEMPS ADAPTE	90
TITRE X - RECLASSEMENT AU SOL DU PNT	94
X.1. RECLASSEMENT AU SOL DU PNT	94
X.2 DISPOSITIONS SPECIFIQUES POUR LE PERSONNEL FEMININ ENCEINTE	94
TITRE XI - RESILISATION DU CONTRAT DE TRAVAIL	97
XI.1 PRINCIPES	97

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 3
		Edition : 01/01/2020

XI.2 CAS DE RESILIATION DU CONTRAT	Erreur ! Signet non défini.
XI.3 DEMISSION.....	97
XI.4 INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE.....	97
XI.5. Indemnité de fin de carrière.....	97
XI.6 LICENCIEMENT	99
XI.7 PRIORITE DE REEMPLOI DANS LA FONCTION PNT APRES UN LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE.....	99

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 4
		Edition : 01/01/2020

TITRE I – CLAUSES GENERALES

La présente annexe fait partie intégrante de l'accord de Groupe relatif au développement de Transavia France et aux règles collectives pilote applicables au sein de Transavia France

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 5
		Edition : 01/01/2020

TITRE II - CARRIERE

II.1. EVOLUTION DE CARRIERE

Tout appel d'offre sera préalablement systématiquement communiqué aux organisations syndicales pour information dans un délai raisonnable afin de leur permettre de formuler leurs éventuels commentaires sur les projets envisagés.

II.1.1. Embauche

Le PNT recruté dans le cadre d'un contrat à durée indéterminée par Air France et détaché chez Transavia France est soumis à une période d'essai de QUATRE (4) mois.

Pendant la période de formation incluant, entre autres, la formation de qualification de type, stages d'adaptation de l'exploitant, le PNT bénéficie d'une « Convention de Formation ».

La période d'essai qui débute à la date de mise en œuvre du Contrat de Travail en qualité de PNT est prise intégralement en compte pour la détermination de l'ancienneté.

II.1.2. Contrat de Formation PNT

Depuis le premier acte de formation jusqu'au premier vol d'AEL, le candidat stagiaire signe un contrat de formation de Formation. Celui-ci précise les obligations du stagiaire ainsi qu'une clause de dédit formation.

Les conditions de ce contrat de formation doivent être acceptées et signées par le stagiaire avant le début des actes de formation.

II.1.3. Promotion

Toute promotion, hors nominations cadre, fait l'objet d'un appel d'offres et d'un avenant au contrat de travail qui doit être accepté par le PNT avant le début de tout acte de formation.

En cas de refus, le navigant est maintenu dans sa fonction sur sa base. Il conserve sa position sur la liste de classement professionnel.

II.2. PNT D'ENCADREMENT

La nomination, les actes de carrière PNT et modalités d'utilisation du PNT d'encadrement sont du ressort de la Direction.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 6
		Edition : 01/01/2020

Un PNT d'encadrement est un pilote qui, en complément de ses fonctions de pilote de ligne, a en charge des missions au sol qui nécessitent une autonomie dans leur exécution, telle que sur le management de personnes, de projets et de la formation.

Est considéré comme faisant partie de l'Encadrement PNT, notamment, :

- Directeur des Opérations Aériennes et ses adjoints;
- Directeur de la formation et ses adjoints ;
- Officier de Sécurité des Vols et ses adjoints ;
- Chef pilote et ses adjoints ;

·

II.3. PNT D'INSTRUCTION

II.3.1. Principes

Quand un besoin en instructeurs est identifié par la compagnie, un appel d'offres est émis par tout moyen individuel approprié auprès du personnel définissant les critères à satisfaire pour postuler.

La recevabilité des candidatures est examinée en Commission Paritaire conformément aux dispositions conventionnelles en vigueur.

La nature des sélections est définie par le Manuel d'Exploitation (ci-après le « Manex ») Partie D.

Une évaluation est ensuite organisée par le RDFE avec un programme faisant l'objet d'une information aux candidats par voie électronique (e-mail) qui présente les modalités, la date et le lieu des épreuves.

II.3.1.1 Commission

A l'issue de l'évaluation, une Commission de sélection est réunie pour statuer sur le résultat des évaluations.

Cette commission est présidée par le RDFE ou un de ses adjoints. Elle est composée au minimum de deux instructeurs désignés et de deux pilotes cadres de la formation, président inclus.

Elle peut également consulter tout autre personne qu'elle juge nécessaire.

II.3.1.2 Sélection

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 7
		Edition : 01/01/2020

La validité des sélections est de TROIS (3) ans pour les primo-accédants à la fonction Instructeur.

Pendant les TROIS (3) année qui suivent la fin d'un cycle, les instructeurs conservent le bénéfice de la partie technique de la sélection. Cependant les entretiens de motivation d'une part avec l'encadrement du service formation et d'autre part avec le RDOA seront requis.

Au-delà, ils doivent repasser une nouvelle sélection.

Un cycle initial est une période de SIX (6) années satisfaisant aux conditions définies ci-après.

Un cycle de renouvellement est une période de TROIS (3) ans.

Une liste d'aptitude est établie pour chaque appel d'offre. Au sein de cette liste, les pilotes sont classés :

- Par nombre de cycle(s) croissant TRI/TRE ;
- Pour un nombre de cycles identiques, selon la LCP.

La désignation des PNT chargés d'effectuer des fonctions d'instruction relève de la responsabilité de la Direction.

Les conditions sont précisées dans la partie D du Manex sans que cette dernière ne s'incorpore et ne constitue tout ou partie de la présente annexe.

Toutes les fonctions d'instruction débutent par une période probatoire de SIX (6) mois à compter du premier acte d'instruction dans la fonction, durant laquelle il peut à tout moment être mis fin aux fonctions de l'intéressé, par le RDFE et le RDOA si sa prestation n'est pas jugée satisfaisante sous réserve du respect du préavis contractuel.

Le RDFE et/ou le RDOA recevra alors l'Instructeur concerné pour lui présenter les motifs de cette décision.

Le cas échéant les instructeurs pourraient être conduits à s'engager à rester à plein temps, ou à renoncer à leur temps alterné.

En cas de pluralité de candidatures pour une même fonction il sera tenu compte de la liste d'aptitude définie au présent article.

Les candidats retenus se verront proposer, à compter du premier acte lié à la fonction, un avenant définissant leur fonction pour une durée déterminée de TROIS (3) années.

Un cycle initial dure SIX (6) ans, il est constitué de DEUX (2) avenants de TROIS (3) ans, et débute à la date du premier avenant en tant que TRI ou TRE.

Au bout de TROIS (3) années la compagnie se réserve le droit de ne pas renouveler l'avenant.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 8
		Edition : 01/01/2020

Si le non renouvellement a été motivé par un redimensionnement des effectifs, les personnes concernées seront prioritaires à l'appel d'offre suivant et finiront leur cycle initial (nouveau contrat de trois ans).

Pour la définition du cycle, les fonctions de TRI et TRE ne sont pas différenciées. En cas de démission, tout cycle entamé sera comptabilisé pour UN (1) cycle. Les cas exceptionnels d'interruption de fonction pourront être examinées en Commission Paritaire.

Cas particulier : Si le nombre d'instructeurs ayant moins de TROIS (3) ans d'expérience en qualité de TRI/TRE au sein de Transavia représente plus de CINQUANTE (50) POURCENT des effectifs du collège (TRI et TRE) pour l'année à venir, la compagnie lancera un appel d'offre pour un nombre de postes au minimum égal au nombre d'avenants de prolongation et peut prolonger le ou les avenants du ou des instructeurs en poste pour UN (1) AN supplémentaire.

Dans ce cas particulier, le PNT pourra bénéficier d'un avenant d'une année supplémentaire.

Dans cette année de prolongation d'avenant ou trois mois avant le terme d'un cycle, l'instructeur concerné pourra postuler aux éventuels appels d'offre instructeur.

Le calcul du ratio est réalisé au 31 décembre de l'année N en prenant en compte les avenants en cours dans le cadre du cycle de 6 années (exclusion faite des avenants complémentaires d'un an) et les besoins en effectif pour l'année N+1. Ainsi, les PNT d'encadrement et les instructeurs bénéficiant d'un avenant de prolongation d'une année ne sont pas pris en compte dans le calcul de ce ratio.

Pour la détermination des instructeurs qui bénéficieraient d'une prolongation d'une année, sont pris en compte les instructeurs dont l'avenant arrive à l'échéance en cours d'année et dans le respect des proportions fixées à l'article 3 du chapitre 2 du titre 3 du présent accord.

Priorité est donnée aux Instructeurs n'ayant jamais bénéficié d'une prolongation d'une année et dont l'avenant prend fin au plus tôt dans l'année.

II.3.2. CDB désigné AEL, SFI, SFE et Language Proficiency Examiner (LPE)

Les dispositions de l'alinéa précédent II.3.1 Principes sont applicables aux CDB désigné AEL, aux SFI OPL, SFE et aux Language Proficiency Examiner à l'exception des spécificités définies ci-après :

- Le cycle dure QUATRE (4) ans au lieu de SIX (6), il est constitué de DEUX (2) contrats de DEUX (2) ans ;

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 9
		Edition : 01/01/2020

- Le cas particulier du dernier alinéa de l'article II.3.1 Principes n'est pas applicable aux CDB désigné AEL, SFI OPL, SFE ;
- Pour le classement au sein de la liste d'aptitude établie pour chaque appel d'offre, le nombre de cycles correspond au cumul des cycles CDB désigné AEL ou et des cycles TRI/TRE.

La nomination TRI annule et remplace l'avenant CDB désigné AEL.

II.3.3. Instructeurs TRI ou SFI OPL

La nomination TRE annule et remplace l'avenant de TRI.
La nomination SFE annule et remplace l'avenant de SFI OPL.

II.3.4. Postes dérogatoires

Les postes d'encadrement, dans l'exercice de leurs fonctions de TRI/TRE, SFI OPL, SFE, CDB désigné AEL sont exclus de l'application du présent accord.

A la fin de son poste d'encadrement, le pilote concerné termine son cycle en tant que TRI/TRE, SFI OPL, SFE, CDB désigné AEL s'il a effectué moins de TROIS (3) ans de contrat en tant que TRI/TRE, et moins de DEUX (2) ans de contrat en tant que SFI OPL, SFE, CDB désigné AEL.

A défaut à la fin de son poste d'encadrement, le pilote concerné pourra être prolongée sur décision de la Direction pour une durée de TROIS (3) ans en qualité de TRI/TRE et de DEUX (2) ans en qualité de SFI OPL, SFE, CDB désigné AEL.

II.4. OUVERTURES DE POSTES

II.4.1. Procédure

-A l'exception du personnel d'encadrement, les ouvertures de postes font l'objet d'un appel d'offre systématique. Cet appel d'offre précise de manière claire :

- Le type de poste.
- Le nombre de poste(s).
- La base d'affectation.
- Les conditions requises pour postuler.
- La date limite de réception des réponses ;
- La date prévisionnelle de la Commission paritaire si cette dernière a été fixée. Dans le cas où la date n'aurait pas été fixée, elle sera portée à la connaissance des personnels concernés dans les meilleurs délais par tout moyen approprié.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 10
		Edition : 01/01/2020

Les courriers relatifs aux ouvertures de postes sont transmis 14 jours avant la date limite de réception des réponses. En deçà de ce délai de 14 jours, la Compagnie adoptera tout moyen à sa convenance pour informer les PNT de ces ouvertures de poste et s'assurera que les personnels intéressés en ont bien pris connaissance. Cette dernière situation couvre notamment les PNT en période de congés payés pour lesquels un report de délai pourra être envisagé. Ces appels d'offres sont adressés aux PNT par messagerie électronique.

II.4.2. Commission Paritaire

Dans le cadre de la réunion mensuelle du Comité Social et Economique (CSE) de Transavia France, une Commission Paritaire est constituée.

Elle est composée :

- De 2 membres du CSE par organisation syndicale représentative du PNT,
- D'un nombre égal de représentants de la Direction (membres votants),
- Du Président (DRH ou son représentant désigné, membre non votant).

Le rôle de cette Commission est :

- De s'assurer que les candidats ayant répondu aux appels d'offres correspondent bien aux conditions requises ;
- D'émettre un avis en cas d'échec en formation d'un navigant au terme des procédures prévues par la partie D du Manuel d'Exploitation.
- De statuer sur l'ensemble des litiges dans l'application de la liste de classement professionnel (LCP) ;

Les candidatures consécutives aux appels d'offre seront systématiquement transmises aux membres de la commission paritaire ainsi qu'aux Délégués Syndicaux de Transavia France.

En cas d'absence constatée des membres normalement convoqués, la tenue de la commission paritaire ne peut se faire sans la présence effective d'au moins 50% des votants.

La situation du candidat au regard du délai de carence sera considérée à la date de la Commission Paritaire inscrite sur l'appel d'offre.

II.4.3. Désignation suite aux appels d'offre

Les désignations sont prononcées dans l'ordre suivant :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 11
		Edition : 01/01/2020

- 1) Parmi les candidats hors délai de carence dans l'ordre de la LCP
- 2) Parmi les candidats encore sous délai de carence en commençant par les candidats les plus proches de la date de la fin de carence.

Une note est rédigée, diffusée et affichée. Elle comporte le nom des candidats retenus.

Pour chaque poste à pourvoir, en cas d'échec en évaluation ou en formation de celui désigné à l'origine, ou en cas de refus d'acceptation par le candidat de l'avenant proposé, l'ordre des départs parmi les candidats ayant réussi les évaluations ou la formation se fera dans l'ordre de la LCP.

Après publication des résultats, les personnels disposent d'une semaine pour faire part de leurs éventuelles contestations à la DRH.

Si la contestation n'est pas levée, la DRH pourra soumettre le cas à la Commission paritaire.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 12
		Edition : 01/01/2020

TITRE III - REMUNERATION

Les dispositions du présent titre sont applicables à compter du 1^{er} lâcher en ligne en tant que OPL à Transavia France, aux Pilotes de ligne (hors encadrement PNT, et experts/chargés de mission), exerçant leur activité à Transavia France et quelle que soit leur base d'affectation.

Des dispositions spécifiques applicables aux stagiaires pilotes en stage d'intégration sont néanmoins définies en annexe E.

PRINCIPES GENERAUX

Le PN est rémunéré selon la fonction exercée (OPL, CDB) et selon son échelon et sa classe.

Le PN exerçant des fonctions particulières bénéficiant de prime de mission spécifique (instructeur, ...), perçoit celle-ci à la date de début de mission indiquée dans son avenant et cesse de la percevoir à la date de fin de sa mission.

III.1. ÉLÉMENTS DE LA RÉMUNÉRATION

La rémunération du Personnel Navigant Technique comprend :

- Un traitement fixe mensuel
- Des primes de vol (PV)
- Une prime de fin d'année

Et le cas échéant :

- Des primes d'instruction
- Des majorations pour vols de nuit, heures supplémentaires
- Un traitement de congés payés
- Des primes et indemnités diverses

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 13
		Edition : 01/01/2020

III.1.1 Traitement fixe mensuel

Le traitement fixe, dont le barème (fixe CDB échelon 1) figure en annexe A du présent titre, varie en fonction de :

- la fonction (CDB ou OPL),
- l'échelon du PNT.

Le traitement fixe des OPL est égal à 66,5 % du traitement fixe du Commandant de bord de même échelon.

Le tableau ci-dessous précise les échelons ainsi que la progression dans ces échelons en fonction de la durée des services, le traitement fixe étant hiérarchisé en fonction de l'échelon du PNT suivant les coefficients ci-après :

Echelon	Durée des services dans l'échelon	Coefficient
1	2 ans	1
2	2 ans	1.15
3	2 ans	1.30
4	2 ans	1.40
5	2 ans	1.50
6	2 ans	1.60
7	3 ans	1.70
8	3 ans	1.80
9	3 ans	1.90
10	--	2

Exemple de calcul du traitement fixe selon la fonction et l'échelon :

- Traitement fixe CDB échelon 8 = Fixe CDB échelon 1 x 1,80
- Traitement fixe OPL échelon 2 (hors pilote cadet) = Fixe CDB échelon 1 x 0,665 x 1,15

Positionnement des pilotes dans les échelons à l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles :

- Les pilotes Transavia France sont positionnés en échelon 3 au 1^{er} janvier 2020, et seront positionnés en échelon 4 au 1^{er} janvier 2021, leur progression ultérieure s'effectuant conformément au tableau ci-dessus

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 14
		Edition : 01/01/2020

- Les pilotes Air France détachés sont positionnés dans l'échelon qui leur serait applicable à Air France conformément aux règles du chapitre 6 de la convention d'entreprise du PNT Air France, leur progression ultérieure s'effectuant conformément au tableau ci-dessus (le temps de service déjà effectué dans l'échelon initial étant pris en compte pour la durée de service à effectuer avant le passage à l'échelon supérieur).

En dérogation aux règles ci-dessus, une grille de traitement fixe spécifique s'applique pour les pilotes cadets pendant les cinq premières années à compter de leur lâcher en ligne, tel que précisé en annexe A.

III.1.2 Primes de vol

- Le montant mensuel des primes de vol et majorations en position d'activité correspond :
 - soit au décompte des primes de vol et majorations selon l'activité réalisée (Cf article III.4 et article III.5 ci-dessous : sont prises en compte les primes de vol au titre de l'activité aérienne, de l'activité non aérienne, des majorations pour vol de nuit, des majorations pour heures supplémentaires)
 - soit au salaire mensuel minimum garanti en position d'activité défini à l'article III.1.6.
- **Taux horaire de base des primes de vol applicable au sein de Transavia France**

Le taux horaire de base de la prime de vol applicable au sein de Transavia France figure en annexe B du présent titre

- **Prime de vol effective individualisée (PVEI)**

La rémunération des OPL prend en compte leur expérience en heures de vol dans le transport aérien civil ou transport aérien militaire. Cette expérience antérieure est décomptée jusqu'à la date de la signature du contrat de travail :

- OPL sans expérience : catégorie A à l'embauche
- OPL ayant plus de 1500 heures de vol d'expérience : catégorie B à l'embauche
- OPL ayant plus de 3000 heures de vol d'expérience : catégorie C à l'embauche

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 15
		Edition : 01/01/2020

La catégorie évolue ensuite en fonction de l'échelon, conformément au tableau ci-dessous :

Echelon	Catégorie
1	A, B ou C selon catégorie à l'embauche
2	B si catégorie A à l'embauche C si cat B ou C à l'embauche
3	C
4	C
5	C
6	C
7	C
8	C
9	C
10	C

La prime de vol effective individualisée est déterminée à partir :

- a) du taux horaire de base de la prime de vol applicable au sein de Transavia France,
- b) de la fonction (CDB ou OPL) et de la classe : le taux horaire de base de la prime de vol est affectée d'un coefficient variable selon la fonction (CDB ou OPL) et la classe, conformément au tableau ci-après,
- c) de la catégorie PNT : les primes de vol effectives individualisées définies ci-dessus s'entendent pour la catégorie C, celles des catégories A et B sont obtenues par application à la prime C des coefficients 0,70 et 0,85 respectivement.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 16
		Edition : 01/01/2020

Coefficients de classe	Classe	Coefficient
Commandant de bord	1 ^{ère} classe	1,55
	2 ^{ème} classe	1,45
	3 ^{ème} classe	1,35
	4 ^{ème} classe	1,30
	5 ^{ème} classe	1,25
Officier Pilote	1 ^{ère} classe	1,08
	2 ^{ème} classe	1,03
	3 ^{ème} classe	0,98
	4 ^{ème} classe	0,93
	5 ^{ème} classe	0,88
Aux coefficients ci-contre vient, le cas échéant, s'ajouter une bonification de 0,06 au titre de l'ATPL pratique		

III.1.3 Rémunération des Instructeurs et Examineurs

La rémunération des TRI / TRE / SFE / SFI OPL/ CDB agréés / CRM Trainer / LPE est identique à celle des PNT en ligne, les activités d'instruction et contrôle qu'ils sont amenés à assurer faisant l'objet d'un décompte spécifique dans le cadre du mois, pour la détermination de la rémunération d'une part, pour le décompte de l'activité et des heures supplémentaires d'autre part, conformément aux dispositions précisées en annexe D.

Les TRI / TRE / SFE / SFI bénéficient en outre d'un forfait de primes de vol mensuel et d'une prime mensuelle d'instruction versée sur 13 mois, tel que précisé en annexe D.

III.1.4 DOV, RDFE, PNT d'encadrement

La rémunération du PNT d'encadrement est du ressort de la Direction.

III.1.5 Prime de fin d'année (13^{ème} mois)

III.1.5.1 Taux

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 17
		Edition : 01/01/2020

Le taux de cette prime est fixé à 100 % des éléments de rémunération suivants :

- traitement fixe,
- moyenne des primes de vol, revalorisées pour tenir compte des augmentations collectives de salaires (à l'exclusion des majorations au titre des heures supplémentaires).

La période de référence correspond à l'activité réalisée du 1^{er} décembre au 30 novembre.

Si la période de douze mois ainsi définie comprend des mois au cours desquels se trouve située tout ou partie d'une période d'inactivité supérieure à 30 jours consécutifs, la moyenne des primes de vol est déterminée :

- en éliminant l'intégralité des primes de vol afférentes aux mois concernés par une période d'inactivité,
- puis en divisant le total des primes de vol restant par le nombre de mois correspondant.

Ces divers éléments sont appréciés compte tenu de la situation de l'intéressé au 1^{er} décembre.

III.1.5.2 Date de versement

Elle est versée avec la paie du mois de décembre.

III.1.5.3 Décompte prorata temporis

Elle est décomptée au prorata du temps de service effectif de la période d'acquisition des droits du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année civile en cours.

III.1.6 Salaire Mensuel Minimum Garanti (SMMG)

Le SMMG est conforme aux dispositions réglementaires et à l'arrêté du 20 septembre 1954 (arrêté du 6 décembre 1960, art. 1^{er}, non abrogé).

Au sein de Transavia France il est composé d'un traitement fixe mensuel majoré de 80 Primes de Vol (PV) pour un mois complet d'activité.

III.1.7 Heures supplémentaires

Le seuil de décompte des heures supplémentaires est fixé au-delà de 75 Heures Créditées (HC)

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 18
		Edition : 01/01/2020

III.1.8 Congés payés

Chaque jour de congé sera décompté à hauteur de 1/30^{ème}. De fait, le SMMG sera alors minoré de 2,67 PV par jour de congé payé et le seuil de déclenchement des heures supplémentaires minoré de 2,5 HC par jour de congé.

Le traitement de congé annuel ou exceptionnel d'ordre familial versé au Personnel Navigant Technique fait intervenir une double règle de calcul :

- règle du salaire moyen,
- règle du salaire théorique,

le mode de calcul le plus favorable étant finalement retenu.

Le montant de traitement de congé annuel est déterminé comme suit :

Outre le traitement fixe applicable au moment des congés, le pilote perçoit une partie de rémunération variable, calculée pour chaque jour de congé selon l'une ou l'autre des méthodes suivantes :

III.1.8.1. Règle du salaire moyen :

Par jour calendrier de congé, le montant est égal au 1/336^{ème} du total des éléments de rémunération suivants du pilote, perçus pendant les douze mois précédant le mois de départ en congé :

- toutes primes de vol liées à l'activité aérienne et non aérienne (y compris les majorations pour vol de nuit),
- compléments de primes de vol versés au titre des primes de vol liées aux incapacités de travail pour maladie ou accident non imputable au service, aux arrêts provisoires de vol et suspensions diverses ; en cas de maladie imputable au service, ou d'accident du travail, au cours de la période de référence, les primes de vol prises en considération sont calculées selon la règle du salaire théorique définie à l'article III.1.8.2.,
- majorations pour heures supplémentaires au titre du traitement fixe et des primes de vol,
- majorations perçues au titre du 1^{er} mai et pour absence à Noël,
- compléments au titre de la garantie mensuelle de rémunération des instructeurs
- primes de vol d'équivalence concernant la représentation du personnel,
- sommes versées (selon règles du salaire moyen et règle du salaire théorique) au titre des éléments variables à l'occasion des congés précédents y compris les congés exceptionnels d'ordre familial,
- rappels versés pendant les douze mois précédant le mois de départ en congés dans la mesure où les revalorisations de salaire ayant motivé ces rappels n'ont pas été appliquées à la rémunération des congés antérieurs.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 19
		Edition : 01/01/2020

III.1.8.2. Règle du salaire théorique :

Le montant par jour calendrier de congé qu'aurait perçu le pilote s'il avait effectivement travaillé pendant la durée de son congé est calculée en fonction de moyennes d'heures exprimées en 1/30^{ème}, et valorisées comme indiqué à l'article III.1.8.2.3.

Les moyennes prises en considération lors du calcul du traitement de congé sont normalement celles correspondant au mois pendant lequel le congé a été pris (*).

III.1.8.2.1. Calcul des moyennes mensuelles

Ces moyennes sont établies en primes de vol, pour un mois calendrier, par fonction (CDB ou OPL 100%), selon la nature des heures créditées rémunérées :

- heures créditées rémunérées vol (y compris heures de nuit)
- heures créditées rémunérées sol
- La moyenne journalière du mois considéré est calculée en effectuant dans chaque cas le quotient des heures créditées par le nombre total des 1/30^{ème} d'activité pris en compte pour le calcul des activités individuelles.

III.1.8.2.2. Détermination des heures supplémentaires (*)

Le nombre éventuel d'heures supplémentaires qu'il y aurait lieu de payer par jour calendrier de congé est établi en effectuant, pour le mois considéré, la différence entre:

- le 1/30^{ème} de la moyenne des heures créditées décomptées.
- le 1/30^{ème} du nombre d'heures correspondant au seuil mensuel de 75 heures créditées.

III.1.8.2.3. Valorisation du traitement de congé

- les moyennes de primes de vol sont valorisées sur la base de la prime de vol effective individualisée de l'intéressé au moment du congé.
- heures supplémentaires : pour chaque heure supplémentaire, déterminée comme indiqué à l'article III.1.8.2.2., le montant de la majoration est égal :
 - au titre du fixe : à 1,25/75^{ème} du traitement fixe applicable à l'intéressé au moment du congé.
 - au titre des primes de vol : à 0,25 fois le total des primes de vol et majorations correspondant aux moyennes d'heures créditées rémunérées vol et sol et de nuit, déterminées comme indiqué à l'article III.1.8.2.1. sur la moyenne d'heures créditées décomptées au cours de la même période.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 20
		Edition : 01/01/2020

III.1.8.3. Cas particulier de calcul du traitement de congé

III.1.8.3.1. Congé Pilote pris sur deux mois

Outre les éléments fixes applicables à chaque mois, la partie de rémunération variable est calculée comme suit :

a) règle du salaire moyen :

Calcul sur les douze mois calendrier précédant le mois de départ en congé.

b) règle du salaire théorique :

Calcul propre à chaque mois (*)

III.1.8.3.2. Pilote nouvellement engagé à Air France

La partie de rémunération variable établie selon la règle du salaire moyen est calculée sur les éléments de rémunération définis à l'article III.1.8.1. et afférents aux salaires perçus pour des mois complets d'activité. Par jour calendrier de congé, le montant est égal au $1/N \times 28$ du total des éléments perçus pendant les "N" mois précédant le mois de départ en congé.

III.1.8.4. Modalités de versement du traitement de congé

Pour une période de congé prise au mois M, le pilote perçoit à la fin du mois M+1, la partie de rémunération variable calculée sur la base du salaire moyen.

La régularisation éventuelle par comparaison avec le salaire théorique est effectuée à la fin du mois M+2 (*)

(*) Pour la période d'été s'étendant du 1^{er} avril au 31 octobre, par dérogation à cette règle générale, la moyenne d'heures prises en considération pour le calcul des dits traitements sera celle des sept mois (avril, mai, juin, juillet, août, septembre, octobre).

Il en résulte que :

- le nombre d'heures supplémentaires qu'il y aurait lieu de payer par jour calendrier de congé est établi selon le calcul défini à l'article III.1.8.2., en effectuant la moyenne arithmétique des heures supplémentaires correspondant aux sept mois considérés ;
 - en cas de congé pris à la fois sur un mois normal et la période d'été le calcul de la partie de rémunération variable (cf. article III.1.8.3.1. b) sera propre à chaque période;
 - la régularisation éventuelle par comparaison avec le salaire théorique (cf. article III.1.8.2.) sera effectuée à la fin du mois de décembre pour les congés pris pendant la période d'été.
-

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 21
		Edition : 01/01/2020

III.1.9 Rémunération en cas de maladie, accident, ou inaptitude temporaire au vol imputable ou non imputable au service aérien (y compris pour cause de maternité)

Les dispositions ci-dessous modifient et complètent en tant que de besoin les articles correspondant du Code de l'Aviation Civile.

L'arrêt de travail (dûment justifié par certificat médical) pour cause de maladie, d'accident, ainsi que l'inaptitude temporaire au vol prononcée par un CEMPN, ouvrent droit au maintien du Salaire Mensuel Minimum Garanti pendant les périodes et dans les conditions définies ci-après.

Pour bénéficier de ces dispositions, le certificat médical justifiant l'arrêt de travail ou l'inaptitude temporaire du CEMPN doit être envoyé à la compagnie dans un délai maximum de 48 heures ouvrables suivant son émission.

Dans tous les cas, la gestion PNT devra être informée par téléphone par le PNT dès qu'il en a connaissance.

Chaque jour de maladie sera décompté à hauteur de 1/30^{ème}. De fait, le SMMG sera alors minoré de 2,67 PV par jour de maladie et le seuil de déclenchement des heures supplémentaires minoré de 2,5 HC par jour de maladie.

Sauf dispositions spécifiques à la maternité (article VI.4), le SMMG est maintenu jusqu'au 90^e jour d'arrêt de travail.

Pour le PNT disposant d'une fonction d'instruction, les primes de fonction versées dans ce cadre sont maintenues jusqu'au 90^e jour d'arrêt de travail.

III.1.10 Rémunération spéciale du 1^{er} mai

La journée du 1er mai s'entend de 0 h 00 à 24 h 00 sur la base de l'heure légale en vigueur au lieu d'affectation.

Le PN en activité au cours de la journée du 1^{er} mai a droit à une indemnité spéciale, qui s'ajoute à son salaire mensuel.

Cette indemnité spéciale est calculée comme suit :

- 1/30^{ème} du traitement fixe acquis le 1^{er} mai,
- un montant de primes de vol, majorations de nuit incluses, correspondant à la part de primes de vol et de majorations de nuit versée pour les heures de vol

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 22
		Edition : 01/01/2020

effectuées au cours de la journée du 1^{er} mai, appréciée sur la base de l'heure légale du lieu d'affectation.

Dans le cas où l'intéressé effectue une activité sol, l'indemnité est égale au 1/30^{ème} du traitement fixe acquis le 1^{er} mai auquel s'ajoute un montant de prime de vol correspondant à la part de l'activité sol effectuée au cours de la journée du 1^{er} mai.

III.1.11. Prime forfaitaire d'incitation

Pour permettre de favoriser les PNT présentant une disponibilité pour l'entreprise, un système de prime spécifique est mis en place.

Tout PNT répondant favorablement à une sollicitation de la compagnie modifiant la programmation :

- d'un jour OFF
- d'un jour de CONGÉ dans un délai inférieur à TRENTE (30) jours de la date du 1^{er} jour de congé compte tenu de circonstances exceptionnelles,
- d'un jour ON, conformément aux règles de modification prévues dans le titre IV du présent accord.

Percevra une prime forfaitaire brute de CENT QUATRE VINGT DIX EUROS (190,00 €) pour les CDB et de CENT CINQUANTE EUROS (150,00 €) pour les OPL au cours de la saison IATA été (1^{er} avril au 31 octobre).

Pour tenir compte des effets de la saisonnalité sur l'activité des PNT pendant la saison IATA hiver (1^{er} novembre au 31 mars), le montant de ces primes forfaitaires brutes est porté à QUATRE CENTS EUROS (400,00 €) pour les CDB et de TROIS CENT VINGT EUROS (320,00 €) pour les OPL.

Un système de suivi sera mis en place pour mesurer la répartition de cette prime d'incitation.

III.1.12. Gratification promotion CDB et obtention de l' « ATPL »

• Gratification exceptionnelle liée à l'obtention de l' « ATPL »

Les Officiers Pilotes de Ligne ayant passé avec succès le contrôle ATPL pratique, exigés pour l'accès à l'emploi d'Officier Pilote de Ligne sur Long Courrier, reçoivent une gratification exceptionnelle dont le barème figure en annexe C. Compte tenu de la nature exceptionnelle de la gratification, son montant ne sera pas retenu dans le calcul de la rémunération des congés, ni dans le calcul de la Prime de Fin d'Année. En cas d'année incomplète d'activité (temps alterné, maladie, congés sans solde, etc), il n'y a pas lieu de proratiser cette gratification.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 23
		Edition : 01/01/2020

- **Gratification exceptionnelle liée à la promotion à l'emploi de Commandant De Bord**

Les Officiers Pilotes de Ligne ayant passé avec succès les épreuves théoriques et pratiques des stages leur permettant d'être promus à l'emploi de Commandant De Bord, reçoivent une gratification exceptionnelle à la date de leur promotion dont le barème figure en annexe C.

Compte tenu de la nature exceptionnelle de ces gratifications, leur montant ne sera pas retenu dans le calcul de la rémunération des congés, ni dans le calcul de la Prime de Fin d'Année. En cas d'année incomplète d'activité (temps alterné, maladie, congés sans solde, etc), il n'y a pas lieu de proratiser ces gratifications.

III.1.13. Majoration pour absence à Noël

Une majoration pour absence à Noël est créée. Celle-ci est calculée, pour chaque Pilote, en fonction du temps d'absence réalisé du Pilote (tel que défini à l'article III.3.2 ci-dessous) compris dans la période suivante :

Du 24 décembre 18h00 au 25 décembre 23h59 (heure de Paris)

Cette prime est égale à $0,4 \times [\text{temps d'absence réalisé en heures compris dans la période définie ci-dessus}] \times \text{PVEI}$.

Cette majoration sera prise en compte pour le calcul du traitement de congé annuel ou exceptionnel dans la règle du salaire moyen.

III.2. PRISE EN CHARGE DES FRAIS LIES A L'ACTIVITE

III.2.1. Hébergement

Lors des déplacements hors de sa base d'affectation pour les besoins du service, l'hébergement du PNT est directement pris en charge par la compagnie (petit déjeuner compris). Le PNT ne perçoit à ce titre aucune indemnité.

III.2.2. Repas

Les indemnités de repas sont ouvertes au PNT dès lors que tout ou partie de son temps de service (TS) se situe dans les tranches horaires suivantes : 12h00-14h00 et 19h00-21h00 en heure locale.

Le montant des indemnités repas est fixé en annexe F.

Lorsque le TS programmé débute avant 07H30 en heure locale, le PNT bénéficie d'un petit déjeuner.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 24
		Edition : 01/01/2020

Lors des activités nocturnes (Voir la définition au IV.2. DEFINITIONS) le PNT bénéficie d'un repas chaud complet (entrée, cassolette chaude, dessert) +, plateau de fruits et d'un petit déjeuner (pain ou viennoiserie + fruits + cassolette chaude).

La définition ainsi que la qualité des repas servis aux PNT sera traitée dans le cadre du CHSCT.

Un repas chaud complet (entrée, cassolette chaude, dessert et un fruit) sera programmé pour tous les vols dont le TSV est supérieur à HUIT (8) heures.

Un repas chaud sera fourni aux PNT pour tout PO-GO suivi d'une rotation (PO-GO isolé exclu).

III.2.3. Nettoyage des uniformes

La compagnie fournit gratuitement au PN ses uniformes, que celui-ci est tenu de maintenir en parfait état de propreté et de couleurs préservées.

La compagnie rembourse au PN ses frais d'entretien d'uniforme (blanchissage et teinturerie) dans la limite de VINGT DEUX Euros (22,00 €) par mois. Une fois par an, au mois de novembre, il pourra être demandé au PN de justifier les dépenses réellement engagées pour les mois considérés.

III.2.4. Indemnités de transport

Chaque PN aura le choix entre une des deux possibilités suivantes :

-1- Carte orange : Le PN basé à Paris perçoit, chaque mois, une indemnité équivalente à CINQUANTE POURCENT (50%) du prix de la carte orange RATP en fonction de la zone considérée (1 à 6) ou équivalent (Navigo).

L'indemnité ne sera versée que si le PN justifie l'achat de ce titre de transport acheté à son nom.

-2- Véhicule personnel : Le PN perçoit une prime forfaitaire mensuelle de montée au terrain de CENT Euros (100,00 €). Cette prime ne sera pas versée en cas de suspension du contrat de travail ou d'arrêt maladie supérieurs ou égal à UN (1) mois civil.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 25
		Edition : 01/01/2020

III.3. DÉCOMPTÉ DE L'ACTIVITÉ

Principe général

La prise en compte, pour la rémunération uniquement, du temps de vol, est basée sur une valeur de référence fixée selon les modalités précisées ci-dessous.

Temps de vol de référence :

- Pour une étape opérée par Transavia France sur la saison hiver 2018/2019 (respectivement été 2019), le temps médian constaté sur l'ensemble de la saison, majoré de 3 mn, et arrondi aux 5 mn les plus proches, détermine le temps de vol de référence de la saison suivante de même nature.
- Les temps de vols de référence retenus en cas d'ouverture de ligne sur la saison S, sont basés dans un premier temps sur les temps programmés commerciaux.

Les temps de référence sont ensuite fixés de la façon suivante :

Après 5 semaines d'exploitation avec un minimum de 20 vols, le temps médian réalisé sur ces premières semaines, majoré de 3 mn, est calculé et arrondi aux 5 mn les plus proches ; si un écart est constaté avec le temps de vol programmé, le temps de vol de référence est corrigé de cet écart (dans la limite de +/- 15 mn) pour le reste de la saison S, avec effet à compter de l'activité de mai pour la saison été ou à compter de l'activité de décembre pour la saison hiver.

** S'il y a moins de 20 vols ou si la ligne n'a pas été exploitée sur les 5 semaines, la ligne est observée le 5 de chaque mois à venir jusqu'à vérification de ces deux critères, à savoir 20 vols et 5 semaines d'exploitation au minimum. Le nouveau temps de référence devient alors le temps médian +3 mn arrondi aux 5 mn les plus proches. La modification est effective à compter de l'activité du mois en cours.*

Une démarche identique est conduite sur la saison suivante, car de nature différente.

A l'issue de chaque saison (été/hiver), le temps médian constaté sur l'ensemble de la saison, majoré de 3 mn et arrondi aux 5 mn les plus proches, détermine le temps de vol de référence des saisons suivantes de même nature.

III.3.2 Définitions de l'activité vol

Ces définitions ne concernent que le présent Titre et ne remettent pas en cause celles valables pour les règles d'utilisation (Titre IV – Conditions de travail).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 26
		Edition : 01/01/2020

- **Temps de vol rémunéré (HV100%(r)) :**

Le temps de vol servant au calcul de la rémunération d'une étape en fonction est indépendant du temps de vol réalisé. Il est égal au temps de vol de référence, prolongé de :

- 15 minutes pour les étapes inférieures ou égales à 2100 milles nautiques (distance calculée en distance orthodromique).
- 35 minutes pour les étapes supérieures à 2100 milles nautiques (distance calculée en distance orthodromique).

- **Temps de vol décompté (HV100%) :**

Les heures de vol effectuées en fonction prises en compte pour le décompte de l'activité sont pour chaque étape :

- le temps de vol de référence tant que le temps de vol réalisé (bloc-bloc) est inférieur ou égal à celui-ci
- le temps de vol réalisé (bloc-bloc) si celui-ci est supérieur au temps de vol de référence.

- **Tme** : Temps moyen d'étape des vols en fonction, calculé au Service de vol. Le Tme a une valeur minimum de 1 heure.

Le temps de chaque étape intervenant dans le calcul du Tme est le temps de vol effectivement réalisé.

- **Cmt** : Coefficient majorateur d'étape calculé pour chaque Service de Vol.

$$\mathbf{Cmt = SUP (70 / (21 Tme + 30) ; 1)}$$

- **Hcv(r)** : Pour un Service de Vol : Heures créditées rémunérées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **Hcv** : Pour un Service de Vol : Heures créditées décomptées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **Hct** : Pour un Service de Vol : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps de Service de Vol.

- **Hca** : Pour un courrier : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps d'Absence d'un courrier.

- **TSV** : Le TSV débute 1 heure avant l'heure programmée ou réalisée (si elle est antérieure) du premier vol et se termine ½ heure après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé du Service de Vol.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 27
		Edition : 01/01/2020

- **TA** : Le Temps d'Absence est le temps décompté depuis le début du premier service de vol programmé ou réalisé (s'il est antérieur) jusqu'à la fin du dernier service de vol réalisé d'une rotation (selon définition du TSV ci-dessus).

III.3.3 Définitions de l'activité sol

- Hcs : heures créditées décomptées et rémunérées au titre de l'activité sol.

Toute journée d'activité sol est créditée 4 Hcs.

Les activités sol concernées sont : stages de maintien de compétences, support simulateur, stages (hors formation initiale et stage d'intégration OPL), jours de délégation syndicale, visite médicale de renouvellement de licence, visite médicale du travail. Cette liste n'est pas exhaustive d'activités sol aujourd'hui non existantes.

Certaines activités ne mobilisant qu'une demi-journée (se terminant avant 13H00 locale ou débutant après 13H00 locale et d'une durée maximale de 4heures) se verront créditées d'une demi-journée soit 2 Hcs.

Par exception, les séances de simulateurs et les séances de support simulateur d'une durée, hors briefing/débriefing, strictement supérieures à 2 heures (hors stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion) sont décomptées et rémunérées 5 heures créditées ;

Les séances de simulateurs et les séances de support simulateur d'une durée, hors briefing/débriefing, inférieures ou égales à 2 heures (hors stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion) sont décomptées et rémunérées 3 heures créditées.

III.3.4. Formation qualifiante

Toute journée de travail appartenant à un bloc de formation qualifiante (QT -à l'exception du stage d'intégration-, ATPL, Stage CDB) est décomptée comme indiqué au III.3.3 ci-dessus.

Rémunération des stages de transition en cours de carrière :

(Stages de formation effectués lors des changements de type avion et lâchers Commandant de Bord)

Les activités afférentes aux stages de transition sont décomptées et rémunérées conformément aux articles III.3. et III.4., et sont valorisées à partir :

- du taux de base de la prime horaire du nouvel avion
- du traitement fixe de la fonction occupée,

Pour le cas particulier des OPL en stage de lâcher CDB, la prime de vol effective est calculée avec le coefficient de la fonction CDB 5^{ème} classe et le fixe est le fixe CDB.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 28
		Edition : 01/01/2020

En cas d'échec au cours du stage de transition, le taux de base de la prime horaire de vol redevient celui de l'avion d'origine. Le cas échéant, le traitement fixe et le coefficient de classe redeviennent ceux de la fonction précédemment occupée (fixe OPL et coefficient de classe OPL en cas d'échec au stage de lâcher CDB).

Des dispositions spécifiques applicables aux stagiaires pilotes en stage d'intégration sont définies en annexe E.

III.3.5. PO-GO

Le POGO tel que défini est forfaitairement rémunéré à UNE HEURE CREDITEE VIRGULE ZERO CINQ (1,05 HC).

III.3.6 Formation e-learning

- L'activité sol de formation e-learning programmée sur le planning du pilote est décomptée et rémunérée conformément à l'article III.3.3.
- L'activité sol de formation e-learning effectuée à rythme choisi par le pilote est rémunérée sur le mois de butée de ladite formation et selon la règle suivante :
Nombre d'heures créditées rémunérées = $A \times 0,7$
A : somme des durées des modules d'e-Learning obligatoires
Cette activité de formation e-learning ainsi calculée sera rémunérée en « indemnité de formation e-learning ». Elle ne fera pas partie du décompte d'activité mensuelle.

Une Commission Formation e-learning PNT est créée. Elle est composée de membres de la Direction, et de 2 élus pilotes du CSE par organisation syndicale représentative du PNT.

Elle se réunira au plus tard le 30 octobre de chaque année pour réaliser un bilan des formations e-learning de l'année écoulée.

III.4. DECOMPTE ET REMUNERATION MENSUELS DE L'ACTIVITE

III.4.1. Décompte mensuel de l'activité

- **$Hcv = (\sum HV100\%) \times Cmt + \sum MEP / 2 (*)$,**
(*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 29
		Edition : 01/01/2020

- **Hct = TSV / 1.64 (*)**

Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

(*) TSV / 1,45 si la durée du TSV est supérieure à 10h00

- **Hca = 4 HC x nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.** En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

◇ Heures créditées décomptées par Service de vol : **H1 = Sup (Hcv ; Hct)**

◇ Heures créditées décomptées par Rotation : **H2 = Sup (Hca ; Σ H1)**

◇ Heures créditées décomptées au mois : **HC = sup (Σ H2 + Σ Hcs* ; 5xNJ) + Σ Hcs****

où NJ est la somme du nombre de jours d'engagement vol (tel que défini pour le calcul des Heures créditées au titre du temps d'absence – Hca – ci-dessus) et du nombre de jours d'engagement sol (tel que défini à l'article III.3.3. hors stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion). Une demi-journée d'engagement sol sera comptée comme une journée entière pour l'application de cette garantie, si aucune activité n'est programmée sur l'autre demi-journée, et sans que cela ne remette en cause le décompte d'heures créditées des demi-journées prévu par l'article III.3.3.

*Hcs= heures créditées sol hors stage de promotion CDB et stages de qualification de type avion

**Hcs : heures créditées sol au titre des stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

III.4.2. Rémunération mensuelle de l'activité

Le décompte et la transposition des heures créditées rémunérées en primes de vol se fait conformément aux dispositions ci-dessous.

La rémunération des jours de délégation syndicale est traité par un protocole de droit syndical Transavia France.

- **Hcv(r) = (Σ HV100%(r)) x Cmt + Σ MEP / 2 (*)**,

(*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 30
		Edition : 01/01/2020

- **Hct = TSV / 1.64 (*)**

Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

(*) TSV / 1,45 si la durée du TSV est supérieure à 10h00

- **Hca = 4 HC x nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.** En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

◇ Heures créditées rémunérées par Service de vol : **H1(r) = Sup (Hcv(r) ; Hct)**

◇ Heures créditées rémunérées par Rotation : **H2(r) = Sup (Hca ; Σ H1(r))**

◇ Heures créditées rémunérées au mois: **HC(r)=sup (ΣH2(r)+Σ Hcs*; 5xNJ)+ ΣHcs****

où NJ est la somme du nombre de jours d'engagement vol (tel que défini pour le calcul des Heures créditées au titre du temps d'absence – Hca – ci-dessus) et du nombre de jours d'engagement sol (tel que défini à l'article III.3.3. hors stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion). Une demi-journée d'engagement sol sera comptée comme une journée entière pour l'application de cette garantie, si aucune activité n'est programmée sur l'autre demi-journée, et sans que cela ne remette en cause le décompte d'heures créditées des demi-journées prévu par l'article III.3.3.

*Hcs= heures créditées sol hors stage de promotion CDB et stages de qualification de type avion

**Hcs : heures créditées sol au titre des stages de promotion CDB et stages de qualification de type avion

1 Heure Créditée Rémunérée donne lieu au paiement de 1,13 Primes de Vol Effectives Individualisées

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2(r).

III.4.3. Majoration pour vol de nuit

Pour la rémunération, est considéré comme temps de service de vol de nuit le temps de service de vol effectué en fonction(*) compris entre :

21h00 et 9h00 locales de la base d'affectation

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 31
		Edition : 01/01/2020

Les temps de service de vol réalisés de nuit donnent lieu à la majoration suivante au titre de la nuit, exprimée en primes de vol:

0.5 x temps de service de vol de nuit

Il est rappelé que le TSV débute 1 heure avant l'heure programmée ou réalisée (si elle est antérieure) du premier vol et se termine ½ heure après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé du Service de Vol.

(*) Le temps de service de vol effectué en fonction, s'entend comme le TSV définit ci-dessus, déduction faite des heures de vol de mise en place. Une mise en place isolée ne donne pas lieu à versement de majoration pour vol de nuit.

III.4.4. Prime de commandement

Une prime de commandement est versée au bénéfice des pilotes Commandant de Bord (CDB) opérant chez Transavia France. Celle-ci est égale à 0,20 x PVEI par vol en fonction CDB effectivement réalisé. Un vol à cheval sur deux mois est considéré réalisé sur le mois de l'heure de départ bloc réalisée pour l'application de cette mesure.

Cette prime est également versée au CDB instructeur n'exerçant pas la fonction CDB sur le vol considéré, mais effectuant un acte d'instruction ou de contrôle sur ce vol.

Cette prime sera prise en compte pour le calcul du traitement de congé annuel ou exceptionnel dans la règle du salaire moyen et ne sera pas prise en compte pour le calcul de la Prime de Fin d'Année.

III.5. MAJORATION POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES

Chaque heure créditée supplémentaire, au-delà de 75 HC (selon le décompte mensuel de l'activité tel que précisé à l'article III.4.1. ci-dessus), donne lieu au versement de :

- Pour les 100%,
 - Traitement fixe : 1/75^{ème} du traitement fixe mensuel majoré de 25%.
 - Primes de vol : une majoration de 25% du taux moyen de primes de vol obtenu par le quotient défini pour le mois considéré par : montant des primes de vol liées aux activités vol et sol, et liées aux majorations de nuit, divisé par le nombre total d'heures créditées décomptées du mois considéré.
- Pour les instructeurs,
La prime d'activité supplémentaire est calculée conformément à l'annexe D

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 32
		Edition : 01/01/2020

« Instructeurs et contrôleurs Pilotes »

Le seuil de 75 HC est abattu d'autant de 1/30^{ème} que de jours passés par un PNT, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité, entrée / sortie de l'entreprise, congés sans solde, congés formation, congés annuels, congés exceptionnels familiaux, maternité, maladie, accident du travail...
Ce seuil ne peut cependant, en aucun cas, être inférieur à 16 heures créditées.

III.6. IRREGULARITE D'EXPLOITATION

On entend par irrégularité d'exploitation tout vol qui ne se termine pas à l'escale d'arrivée figurant au plan de vol déposé avant le départ : un demi-tour au sol, un demi-tour en vol, un atterrissage en route ou un atterrissage sur un terrain de dégagement sont des irrégularités d'exploitation.

Par extension, l'étape suivant un atterrissage en route ou un dégagement est assimilée à une irrégularité d'exploitation si celle-ci ne figure pas au programme des vols de la saison en cours pour l'avion concerné.

Lors d'une irrégularité d'exploitation le temps de vol pris en compte tant pour le décompte que pour la rémunération est uniquement le temps de vol réalisé.

III.7. ADAPTATION DE CERTAINS TEMPS DE REFERENCE

Les temps de référence des vols pour lesquels :

le temps médian de la saison S est strictement inférieur au temps de vol de référence - 15 mn,

ou le temps médian de la saison S est strictement supérieur au temps de vol de référence + 5 mn,

seront adaptés, respectivement en diminuant ou en augmentant le temps de référence de 5mn en 5mn jusqu'à ce que le temps médian soit compris dans la fourchette

[temps de référence - 15mn ; temps de référence +5mn]

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 33
		Edition : 01/01/2020

III.8. DELAI DE PREVENANCE & CONDITIONS D'ENGAGEMENT DU SERVICE DE VOL POUR L'APPLICATION DES REGLES DE REMUNERATION UNIQUEMENT

Le Service de vol est engagé à l'heure de début de TSV.

Dans le cas d'une nouvelle programmation, si aucune information de modification de l'heure de départ n'a été portée à la connaissance du PNT concerné avant l'heure limite d'information (délai de prévenance) qui est fixé à :

A la base

En fonction : 03h00 avant le bloc départ programmé initial pour un vol reporté,

04h00 avant le bloc départ programmé initial pour un vol annulé,

En MEP : 02h45 avant le bloc programmé initial.

En Escale

01H00 avant l'heure programmée initiale de ramassage

Le service de vol est engagé à l'heure initialement programmée de début de TSV.

Cette information doit être transmise, soit par contact téléphonique soit par envoi de SMS au PNT, l'heure de réception du SMS faisant foi.

Vol annulé :

En cas de vol annulé après engagement du service de vol ou délai de prévenance non respecté, s'il n'y a pas attribution d'un service de vol de substitution, le TSV engagé donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées. (Soit 4 HC pour un service de vol au départ de la base, au titre du jour d'engagement. Pour un service de vol au départ d'une escale, le TSV minimum donne 3,5 HC, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation et également du temps d'absence de celle-ci).

Vol reporté :

En cas de vol reporté (ou de service de vol interrompu avec poursuite du courrier) après engagement du service de vol (délai de prévenance non respecté), le service de vol interrompu donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées.

(Le TSV minimum donne 3,5 HC, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation - incluant le service de vol interrompu- et également du temps d'absence de celle-ci).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 34
		Edition : 01/01/2020

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 35
		Edition : 01/01/2020

Annexe A
TRAITEMENT MENSUEL FIXE

TRAITEMENT MENSUEL FIXE

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

Fixe CDB échelon 1 : 2295,60 €

TRAITEMENT MENSUEL FIXE DES « PILOTES CADETS »

1/ Définition :

Les « Pilotes Cadets » sont les Pilotes pour lesquels Air France a assuré la formation initiale, c'est à dire toute la formation qui précède le stage préparatoire à la qualification de type et/ou la première qualification de type à Air France (à savoir aujourd'hui jusqu'à l'obtention du PP.IFR bimoteur + FTE [MCC dans la définition JAR-FCL] inclus).

2/ Traitement mensuel fixe des « Pilotes Cadets » :

Le traitement mensuel fixe des Pilotes Cadets est fixé par le tableau ci-dessous durant les cinq premières années, à compter de leur lâcher en ligne.

Cette grille évoluera en fonction des augmentations générales de façon à conserver un écart constant avec la grille OPL.

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

	Cadets	Cadets « bis »*	Cadets « ter »**
1^{ère} année	963,68 €	1 071,26 €	1 183,37 €
2^{ème} année	963,68 €	1 071,26 €	1 183,37 €
3^{ème} année	1 192,67 €	1 300,25 €	1 412,36 €
4^{ème} année	1 192,67 €	1 300,25 €	1 412,36 €
5^{ème} année	1 421,65 €	1 529,23 €	1 641,34 €

* Parcours de formation pour les cadets déjà titulaires de l'ATPL Théorique à leur entrée en formation pilote à AF

** Parcours de formation pour les cadets déjà titulaires de l'ATPL Théorique et d'un CPL à leur entrée en formation pilote à AF

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 36
		Edition : 01/01/2020

<p style="text-align: center;">Annexe B</p> <p style="text-align: center;">TAUX HORAIRE DE BASE DES PRIMES DE VOL</p>

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

71,68 €

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 37
		Edition : 01/01/2020

Annexe C GRATIFICATIONS EXCEPTIONNELLES
--

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

Gratification exceptionnelle liée à l'obtention de l'« ATPL » :

2 420,29 €

**Gratification exceptionnelle liée à la promotion à l'emploi de
Commandant De Bord :**

7 564,49 €

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 38
		Edition : 01/01/2020

Annexe D
REMUNERATION DES INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS

1. TRE / TRI / SFE / SFI OPL

1.1. Décompte mensuel

Les différentes activités susceptibles d'être programmées à un TRE / TRI / SFE / SFI OPL font l'objet d'un décompte dans le cadre du mois, pour la détermination de la rémunération d'une part, pour le décompte de l'activité et des heures supplémentaires d'autre part, conformément au tableau ci-après :

Activités	DECOMPTE (EN HC)	REMUNERATION (en PVEI*)
Vols en ligne 100% Vols de mise en place Activités sol sans rapport avec sa fonction Instructeur	Idem 100%	Idem 100%
Vols en ligne d'instruction, Contrôle, safety	Idem 100%	Idem 100% Les heures de vol d'instruction d'un service de vol donnent lieu en outre au versement d'une majoration égale à *** : $15\% \times (\sum HV100\%(r)) \times Cmt \times PVEI$
Vol hors ligne	7 HC	9 PVEI
Simulateur > 2 heures	6 HC	9 PVEI pour les TRI TRE SFI SFE 10 PVEI pour les TRI TRE SFI SFE référents
Simulateur inférieur ou égal à 2h	3,5 HC	5,5 PVEI pour les TRI TRE SFI SFE 6,5 PVEI pour les TRI TRE SFI SFE référents
Activités sol liées à l'instruction (cours, réunion, EAV, conférence) sur 1 journée	5 HC	7 PVEI

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 39
		Edition : 01/01/2020

Activités sol ** liées à l'instruction (cours, réunion, EAV, conférence) sur une demi-journée	2,5 HC	3,5 PVEI
---	--------	----------

* La PVEI est la prime de vol effective individualisée du TRI / TRE / SFI / SFE

** Deux demi-journées de ce type peuvent être groupées dans une même journée, donnant ainsi lieu à l'attribution de 5 HC et 7 PVEI

*** HV100%(r) et Cmt étant respectivement le temps de vol rémunéré et le coefficient majorateur d'étape tels que définis à l'article III.3.2

Remarques et règles complémentaires :

- Concernant le stage d'intégration et le stage de lâcher CDB, les activités d'instruction sur simulateur sont majorées en rémunération d'un coefficient de 6.5%.
- Pour la détermination de la rémunération, le nombre d'heures forfaitaire retenu au titre du vol d'entraînement hors ligne couvre toute autre activité au sol, convoyages associés ou mises en place liés au VHL qui pourrait intervenir dans le jour civil considéré.
- Les activités sol liées à leur fonction d'instructeur donnent lieu à l'attribution d'un forfait tel que mentionné dans le tableau ci-dessus, le temps d'entraînement proprement dit étant pris en compte. Ce forfait couvre les temps de préparation et de compte rendu (briefing, débriefing).
- La garantie mensuelle d'heures créditées décomptées et rémunérées (garantie 5 HC par jour d'engagement), telle que prévue par les articles III.4.1 et III.4.2, s'applique en prenant en compte :
 - la totalité des activités vol et sol, en rapport ou non avec la fonction d'instruction (hors stage de promotion et QT)
 - et le nombre de jours d'engagement correspondant
 - étant précisé que le nombre d'heures créditées rémunérées prises en compte pour le calcul de cette garantie sera égal par convention pour les activités d'instruction, au nombre de primes de vol versées en application du tableau ci-dessus divisé par le coefficient 1,13 (ce qui est équivalent à une garantie mensuelle en primes de vol (hors majoration nuit) égale à 5 x Nb de jours d'activités vol et sol concernées x 1,13)
- La rémunération (en PVEI) des séances de simulateur des TRI / TRE / SFI / SFE effectuées en dehors de la région parisienne est majorée de 30%

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 40
		Edition : 01/01/2020

- Les séances de simulateur (y compris briefing et débriefing) effectuées en tant qu'instructeur sur tout ou partie de la plage 22h-6h (locales) donnent lieu à une majoration de nuit égale à 0,5 PVEI par heure comprise dans cette plage.

1.2. Primes de vol : forfait de primes de vol

Le montant de primes de vol perçu par un TRI / TRE / SFI / SFE est égal à 69,01 fois la prime horaire de base de l'avion sur lequel il est affecté, compte tenu de sa fonction (CDB ou OPL), de sa classe, de sa catégorie et d'un coefficient majorateur au titre des heures de vol de nuit.

Ce coefficient K est déterminé annuellement pour chaque type d'avion de référence à partir des statistiques correspondantes d'heures de vol de jour et de nuit de l'année précédente.

Le forfait de primes de vol ainsi calculé est au minimum égal au salaire mensuel minimum garanti en position d'activité (SMMG).

1.3. Prime d'activité supplémentaire

- Soit A le nombre de PVEI acquises au titre des différentes activités de l'instructeur conformément au paragraphe 1.1 ci-dessus,
- Soit B le décompte des activités entrant dans le calcul des heures supplémentaires conformément au paragraphe 1.1 ci-dessus,
- Soit S le seuil des heures supplémentaires,
- Soit K le coefficient de nuit relatif de l'avion,
- Soit PVEI la prime de vol effective individualisée du TRI / TRE / SFI / SFE,

A partir de ces éléments, la formule de calcul des primes de vol mensuelles est la suivante :

$$A \times \text{PVEI} + \text{Max} (0 ; B-S) \times [0,25 \times K \times \text{PVEI} + 1,25 \times \text{traitement fixe}/75]$$

Lorsque le résultat de cette formule est supérieur au forfait de primes de vol, est allouée au TRI / TRE / SFI / SFE considéré une prime d'activité supplémentaire égale à cette différence.

Dans le calcul de l'activité supplémentaire, le forfait de primes de vol est réduit d'autant de 1/30^{ème} que de jours passés dans les situations suivantes : stages de qualifications, sortie de l'entreprise, nomination/fin de nomination au cours d'un mois, congés sans solde, congés formation, congés annuels, congés exceptionnels familiaux, maternité, maladie, accident du travail.

Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires est abattu comme pour les 100% et ne peut être inférieur à 16 heures créditées.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 41
		Edition : 01/01/2020

1.4. Prime d'instruction

Elle varie avec la fonction (TRE/TRI ou SFE/SFI), et la durée effectuée dans un même cycle instructeur. Son montant est réévalué proportionnellement aux augmentations générales de salaire des Pilotes.

prime mensuelle d'instruction au 1 ^{er} janvier 2020 (avec coefficient d'intégration de la prime complémentaire)					
	1 ^{ère} année	2 ^{ème} année	3 ^{ème} année	4 ^{ème} année	5 ^{ème} année et au-delà
TRE/TRI	1 419,92 €	1 490,91 €	1 565,46 €	1 643,73 €	1 725,92 €
SFE/SFI	1 135,80 €	1 192,59 €	1 252,21 €	1 314,83 €	1 380,57 €

A la mise en œuvre de cette mesure, il sera tenu compte pour chaque instructeur de l'ancienneté déjà acquise dans son cycle en cours.

1.5. Traitement pendant le congé payé annuel

Le calcul sera réalisé suivant la règle du salaire moyen (cf article III.1.8.1.) appliqué aux autres Pilotes, la prime d'instruction étant maintenue pendant le congé.

Par « primes de vol liées à l'activité aérienne et non aérienne », il faut entendre toutes les primes de vol versées à l'instructeur lors de ses activités décrites dans le tableau du §1.1. ci-dessus (soit le forfait de primes de vol auquel s'ajoutent les primes d'activité supplémentaires éventuelles).

Cas particulier de la nomination et de la fin de nomination :

Lorsque les 12 mois sont à cheval sur la date de nomination ou de fin de nomination le calcul prendra en compte aussi bien les mois passés en 100% que les mois passés en tant qu'instructeur en ce qui concerne l'activité.

1.6. Garantie mensuelle de rémunération

Outre les éléments de rémunération mentionnés ci-dessus, le TRE / TRI / SFE / SFI bénéficie, le cas échéant, dans les conditions définies ci-après, d'un complément de rémunération établi mensuellement par référence à l'activité moyenne des Pilotes en ligne de même fonction (CDB ou OPL).

La rémunération de cette activité de référence est établie, mois par mois, sur la base des coefficients de classe et catégorie du TRE / TRI / SFE / SFI, conformément aux dispositions de l'article III.1.8.2., ou par application du salaire mensuel minimum garanti en position d'activité si celui-ci est plus favorable.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 42
		Edition : 01/01/2020

Cette rémunération mensuelle est majorée d'un montant représentant 12/13^{ème} prime mensuelle d'instruction à la date du mois considéré.

La rémunération du TRE / TRI / SFE / SFI entrant dans la comparaison est celle perçue au titre des périodes d'activité en position de TRE / TRI / SFE / SFI, à l'exception toutefois des indemnités de déplacement et de transport.

Lorsque cette rémunération du TRE / TRI / SFE / SFI est inférieure à la rémunération de référence définie au deuxième alinéa du présent article, elle est complétée à due concurrence.

2. CDB AGREES

Les différentes activités susceptibles d'être programmées à un CDB agréé font l'objet d'un décompte dans le cadre du mois, pour la détermination de la rémunération d'une part, pour le décompte de l'activité et des heures supplémentaires d'autre part, conformément au tableau ci-après :

Activités	DECOMPTE (EN HC)	REMUNERATION (en PVEI*)
Vols en ligne 100% Vols de mise en place Activités sol sans rapport avec sa fonction CDB agréé	Idem 100%	Idem 100%
Vols en ligne d'instruction	Idem 100%	Idem 100% Les heures de vol d'instruction d'un service de vol donnent lieu en outre au versement d'une majoration égale à * : $10\% \times (\sum HV100\%(r)) \times Cmt \times$ PVEI
Activité sol en rapport avec sa fonction CDB agréé 1 journée	5 HC	7 PVEI
Activité sol en rapport avec sa fonction CDB agréé 1/2 journée	2,5 HC	3,5 PVEI

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 43
		Edition : 01/01/2020

* La PVEI est la prime de vol effective individualisée du CDB agréé HV100%(r) et Cmt étant respectivement le temps de vol rémunéré et le coefficient majorateur d'étape tels que définis à l'article III.3.2

La garantie mensuelle d'heures créditées décomptées et rémunérées (garantie 5 HC par jour d'engagement), telle que prévue par les articles III.4.1 et III.4.2, s'applique en prenant en compte la totalité des activités vol et sol, en rapport ou non avec la fonction de CDB agréés (hors stage de promotion et QT), selon le même principe que pour les TRI / TRE / SFI / SFE

3. CRM TRAINER

Les différentes activités susceptibles d'être programmées à un CRM Trainer font l'objet d'un décompte dans le cadre du mois, pour la détermination de la rémunération d'une part, pour le décompte de l'activité et des heures supplémentaires d'autre part, conformément au tableau ci-après :

Activités	DECOMPTE (en HC)	REMUNERATION (en PVEI)
Vols en ligne Vols de mise en place Activités sol sans rapport avec sa fonction CRM Trainer	Idem 100%	Idem 100%
Activité sol en rapport avec sa fonction CRM Trainer 1 journée	5 HC	7 PVEI
Activité sol en rapport avec sa fonction CRM Trainer 1/2 journée	2,5 HC	3,5 PVEI

La garantie mensuelle d'heures créditées décomptées et rémunérées (garantie 5 HC par jour d'engagement), telle que prévue par les articles III.4.1 et III.4.2, s'applique en prenant en compte la totalité des activités vol et sol, en rapport ou non avec la fonction de CRM Trainer (hors stage de promotion et QT), selon le même principe que pour les TRI / TRE / SFI / SFE

Le CRM Trainer Pilote perçoit en outre une prime mensuelle liée à son activité de CRM Trainer Pilote dès lors qu'il a effectué au moins une journée sol

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 44
		Edition : 01/01/2020

liée à cette activité sur un mois considéré. Son montant est réévalué proportionnellement aux augmentations générales de salaire des Pilotes.

Le montant mensuel de cette prime est égal à (au 1^{er} janvier 2020) :

851,95 € pour les CDB CRM Trainer

681,48 € pour les OPL CRM Trainer

Garantie mensuelle de rémunération :

Outre les éléments de rémunération mentionnés ci-dessus, le CRM Trainer Pilote bénéficie, le cas échéant, dans les conditions définies ci-après, d'un complément de rémunération établi mensuellement par référence à l'activité moyenne des Pilotes en ligne de même fonction (CDB ou OPL), dès lors qu'il a effectué au moins une journée sol liée à son activité de CRM Trainer Pilote.

La rémunération de cette activité de référence est établie, mois par mois, sur la base des coefficients de classe et catégorie du CRM Trainer Pilote, conformément aux dispositions de l'article III.1.8.2., ou par application du salaire mensuel minimum garanti en position d'activité si celui-ci est plus favorable.

La rémunération du CRM Trainer Pilote entrant dans la comparaison est celle perçue au titre des périodes d'activité, à l'exception du montant correspondant à sa prime mensuelle CRM Trainer Pilote, et des indemnités de déplacement et de transport.

Lorsque cette rémunération du CRM Trainer Pilote est inférieure à la rémunération de référence définie au deuxième alinéa du présent paragraphe, elle est complétée à due concurrence.

4. LANGUAGE PROFICIENCY EXAMINER (LPE)

Les différentes activités susceptibles d'être programmées à un LPE font l'objet d'un décompte dans le cadre du mois, pour la détermination de la rémunération d'une part, pour le décompte de l'activité et des heures supplémentaires d'autre part, conformément au tableau ci-après :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 45
		Edition : 01/01/2020

Activités	DECOMPTE (en HC)	REMUNERATION (en PVEI)
Vols en ligne Vols de mise en place Activités sol sans rapport avec sa fonction LPE	Idem 100%	Idem 100%
Activité sol en rapport avec sa fonction LPE 1 journée	5 HC	7 PVEI
Activité sol en rapport avec sa fonction LPE 1/2 journée	2,5 HC	3,5 PVEI

La garantie mensuelle d'heures créditées décomptées et rémunérées (garantie 5 HC par jour d'engagement), telle que prévue par les articles III.4.1 et III.4.2, s'applique en prenant en compte la totalité des activités vol et sol, en rapport ou non avec la fonction de LPE (hors stage de promotion et QT), selon le même principe que pour les TRI / TRE / SFI / SFE

Le LPE perçoit en outre une prime pour chaque contrôle effectué en vol.

Son montant est réévalué proportionnellement aux augmentations générales de salaire des Pilotes.

Le montant de cette prime est égal à (au 1^{er} janvier 2020):

267,29 € pour les CDB LPE

215,88 € pour les OPL LPE

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 46
		Edition : 01/01/2020

<p>Annexe E</p> <p>DISPOSITIONS SPECIFIQUES RELATIVES AUX STAGIAIRES PILOTES EN STAGE D'INTEGRATION</p>

**DISPOSITIONS SPECIFIQUES RELATIVES AUX STAGIAIRES
PILOTES EN STAGE D'INTEGRATION (HORS FILIERE PILOTES
CADETS)**

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

Les stagiaires concernés par ces dispositions perçoivent durant la formation initiale la rémunération forfaitaire définie ci-dessous en A, du début de la qualification de type jusqu'à l'Adaptation En Ligne la rémunération forfaitaire définie ci-dessous en B, et à compter du début de l'Adaptation En Ligne la rémunération forfaitaire définie ci-dessous en C.

A. Rémunération forfaitaire pendant la formation initiale

Durant les modules de formation préparatoire à la qualification de type (RFT, TRR, Pré qualification, module en entreprise le cas échéant), la rémunération forfaitaire mensuelle, y compris l'indemnité mensuelle de transport/hébergement et à l'exclusion de toute autre indemnité ou prime, est de 2 507,01 €.

Cette rémunération forfaitaire est versée prorata temporis.

B. Rémunération forfaitaire du début de la qualification de type jusqu'à l'Adaptation En Ligne du stage d'intégration

Depuis le début de la qualification de type jusqu'à l'Adaptation En Ligne, la rémunération forfaitaire mensuelle, y compris l'indemnité de transport/hébergement et à l'exclusion de toute autre indemnité ou prime, est de 3 219,33 €.

Cette rémunération forfaitaire est versée prorata temporis.

C. Rémunération forfaitaire pendant l'Adaptation En Ligne du stage d'intégration

A compter de l'entrée en phase d'Adaptation En Ligne (AEL) du stage d'intégration, les Pilotes perçoivent durant cette phase une rémunération forfaitaire mensuelle de 4 638,27€, à laquelle s'ajoute, à titre exceptionnel, la PFA telle que prévue pour les Pilotes après le 1^{er} lâcher en ligne (ce qui correspond à 5 024,79 € mensuels en moyenne recalculée sur 12 mois)

Cette rémunération forfaitaire est versée prorata temporis.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 47
		Edition : 01/01/2020

DISPOSITIONS SPECIFIQUES RELATIVES AUX STAGIAIRES PILOTES CADETS EN STAGE D'INTEGRATION

Date d'effet : 1^{er} janvier 2020

A. Rémunération forfaitaire du début de la qualification de type jusqu'à l'Adaptation En Ligne du stage d'intégration

Depuis le début de la qualification de type jusqu'à l'Adaptation En Ligne, la rémunération forfaitaire mensuelle, y compris l'indemnité de transport/hébergement et à l'exclusion de toute autre indemnité ou prime, est de 3 219,33 €.

Cette rémunération forfaitaire est versée prorata temporis.

B. Rémunération forfaitaire pendant l'Adaptation En Ligne du stage d'intégration

A compter de l'entrée en phase d'Adaptation En Ligne (AEL) du stage d'intégration, les Pilotes perçoivent durant cette phase une rémunération forfaitaire mensuelle de 3752.22€, à laquelle s'ajoute, à titre exceptionnel, la PFA telle que prévue pour les Pilotes après le 1^{er} lâcher en ligne (ce qui correspond à 4064,91 € mensuels en moyenne recalculée sur 12 mois)

Cette rémunération forfaitaire est versée prorata temporis.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 48
		Edition : 01/01/2020

Annexe F INDEMNITES REPAS
--

Indemnité repas FRANCE : VINGT DEUX (22)
€uros

Indemnité repas ETRANGER : VINGT QUATRE (24)
€uros

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 49
		Edition : 01/01/2020

TITRE IV – CONDITIONS DE TRAVAIL

IV.1 DISPOSITIONS GENERALES

IV.1.1. Principes généraux et régime juridique

Le présent régime conventionnel de travail fixe des règles spécifiques aux règles d'utilisation des personnels navigants techniques de la compagnie TRANSAVIA FRANCE, en complément des dispositions légales et réglementaires en vigueur à ce jour, afin de permettre à la Compagnie d'adopter une organisation du travail fondée sur une succession de jours voire période d'activité et d'inactivité.

Les règles d'utilisation des personnels navigants techniques de la compagnie TRANSAVIA France, qu'elles soient de nature légale et réglementaire mais aussi conventionnelles, régissent notamment les limitations des temps de vol, de service ainsi que les temps de repos.

Les Parties sont donc convenues de compléter les dispositions légales et réglementaires en vigueur, voire de substituer certaines d'entre elles pour les matières où elles y sont autorisées le cas échéant sur décision administrative spécifique (c'est-à-dire à titre dérogatoire par voie d'arrêté), par un certain nombre de dispositions conventionnelles spécifiques à la compagnie TRANSAVIA FRANCE.

Ces dispositions conventionnelles spécifiques se substituent aux dispositions légales et réglementaires en vigueur traitant du même objet. Elles se substituent par ailleurs à toute disposition du même ordre résultant d'usages, de décisions unilatérales ou d'accords collectifs antérieurs. En conséquence toute modification de dispositions légales et réglementaires traitant de matières non abordées dans le cadre des présentes dispositions conventionnelles spécifiques s'appliquera de droit à la Compagnie TRANSAVIA France et à ses personnels navigants techniques.

Si l'application de ces nouvelles dispositions légales et réglementaires venaient soit à remettre en cause tout ou partie des dispositions conventionnelles négociées dans le cadre du présent accord soit à nécessiter leur adaptation, les Parties signataires s'engagent à se réunir dans les meilleurs délais à la discrétion de la partie la plus diligente afin de convenir par voie d'avenant au présent Accord des modifications à y apporter.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 50
		Edition : 01/01/2020

Ce régime de travail est établi afin de permettre à un PNT d'entreprendre une activité de façon à ce qu'il puisse l'exécuter en totalité, aléas d'exploitation inclus, en toute sécurité.

Il comporte des règles applicables en programmation qui peuvent faire l'objet, dans certains cas prédéterminés, d'adaptations permettant de faire face à des événements survenant en régulation.

Il constitue un ensemble répondant aux besoins particuliers de la Compagnie TRANSAVIA FRANCE.

IV.1.2. Champ d'application

Un arrêté ministériel sera sollicité auprès des autorités de tutelle afin d'autoriser que les dispositions du présent régime de travail se substituent aux dispositions correspondantes des articles D. 422-1 à D. 422-15 du Code de l'Aviation Civile.

IV.1.3. Responsabilités de la Compagnie

Pour information extrait de l'OPS 1.1090 3. :

Il est attendu de la Compagnie qu'elle évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et qu'elle tienne dûment compte des effets cumulatifs de la réalisation de longues heures de service entrecoupées d'un repos minimum.

La Compagnie attribue les temps de service de manière à éviter des pratiques indésirables consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ou une mise en place des membres d'équipage entraînant de graves perturbations des rythmes de sommeil et de travail.

La Compagnie veille à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre à l'équipage de surmonter les effets des temps de service précédents et d'être bien reposé au début du temps de service de vol suivant.

La Compagnie veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance.

IV.1.4. Responsabilités des membres d'équipage

Pour information extrait de l'OPS 1.1090 4. :

Un membre d'équipage n'exerce pas un service à bord d'un avion s'il sait qu'il est fatigué ou susceptible d'être fatigué ou s'il ne se sent pas en état et que la sécurité du vol pourrait en être affectée.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 51
		Edition : 01/01/2020

Les membres d'équipage utilisent au mieux les possibilités et les installations mises à leur disposition pour leur repos et ils programment et utilisent leurs temps de repos à bon escient.

IV.2. DEFINITIONS (par ordre alphabétique)

Activité nocturne

Est considérée comme nocturne toute activité dont une partie quelconque du temps de service (TS) se situe dans la période 0100/0430 locale :

-Base d'affectation :

Lieu désigné par la Compagnie pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, la Compagnie n'est pas tenue de loger ce membre d'équipage.

La base principale d'affectation est l'aéroport d'ORLY. D'autres bases pourront être ouvertes en fonction des besoins de la compagnie.

-Courrier :

Ensemble composé de services de vol donnant lieu au décompte d'un ou plusieurs Temps de Service de Vol. Un courrier débute et se termine à la base d'affectation.

-Départ matinal :

Départ de la base dont le début de TSV est programmé avant 07h00 locales.

-Desiderata :

Possibilité offerte au PNT d'exprimer un choix de planification.

Elaboration / Programmation :

Période précédant la diffusion des tours de service, communément appelé « Planning », et pendant laquelle le service programmation procède à la construction du tour de service à paraître du PNT.

-Etape :

Partie d'un service de vol allant d'un décollage à un atterrissage (également appelé vol).

-Hébergement convenable :

L'hébergement du PNT est assuré en France au minimum dans un hôtel de type 4 étoiles. À l'étranger, les hôtels retenus devront répondre à des critères qualitatifs au minimum du même niveau que les hôtels Français (Afrique, Maghreb, extrême orient : mini 4 *).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 52
		Edition : 01/01/2020

Ces hébergements devront inclure une prestation room service « petit déjeuner » non facturée au personnel navigant dans la limite de SEPT (7) euros.

Cependant, si un hôtel devait ne pas répondre aux nécessités du PNT en matière de repos et de calme, il serait retiré de la liste des hôtels programmables. Enfin, il sera également dans les attributions de la Commission santé sécurité et conditions de travail (CSSCT) de valider la liste des hôtels programmables dans le cadre des dessertes régulières (hors vols ad 'hoc).

-Jour/semaine/année :

On entend par jour, semaine, trimestre, semestre, et année ou an, les périodes de temps correspondant respectivement au jour civil couvrant la période de 0 à 24 heures, à la semaine civile, au mois civil, au semestre civil et à l'année civile.

-Jour civil :

Période calendaire comprise entre 00h00 locales et 24h00 locales, limites incluses.

La demi-journée est comprise entre 00h00 locales et 12h00 locales ou entre 12h00 locales et 24h00 locales, limites incluses.

-Jour d'activité (ON) :

Jour civil incluant tout ou partie d'une activité ou d'un temps de service programmé ou programmable sous conditions (jour blanc) ou réalisé par un PNT.

-Jour Blanc :

Il s'agit d'un jour ON sans activité programmée c'est-à-dire une période de temps autre qu'un service, repos ou congé pendant laquelle le PNT peut être sollicité par la Compagnie pour effectuer des activités non prévues lors de la diffusion du tour de service, dans le respect des dispositions du présent accord.

-Jour de congé :

Jour civil décompté au titre des congés annuels ou exceptionnels.

-Jour d'inactivité (OFF) :

Jour civil, correspondant à une période de repos attribuée à la base d'affectation, et durant lequel aucune activité professionnelle n'est programmée. Ce jour qui n'est pas assimilé à un jour de congé légal ou conventionnel est donc libre de toute activité ou assujettissement à l'entreprise. Il peut également inclure tout ou partie d'un repos précédant ou suivant un courrier.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 53
		Edition : 01/01/2020

-Mise en place (MEP) :

Transport d'un lieu à un autre sur instruction de la compagnie, d'un PNT qui n'est pas en fonction, à l'exclusion du temps de trajet. Est considéré comme temps de trajet :

- le temps nécessaire au PNT pour se rendre de son domicile à sa base d'affectation et vice versa.
- Le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

Durant les mises en place, le PNT ne peut avoir de rôle actif assigné notamment en matière de conduite du moyen de transport, d'actions de sécurité ou d'action commerciale. Ces mises en place peuvent être effectuées par voie aérienne ou de surface.

Tout le temps consacré à la mise en place est considéré comme temps de service.

La MEP est isolée si elle ne fait pas partie du Temps de Service d'une activité qui la précède ou qui la suit.

Par principe, pour les MEP isolées, l'entreprise privilégiera, en fonction des contraintes réglementaires et avec une marge opérationnelle d'une (1) heure (écart entre la fin du repos réglementaire consécutif à la mise en place et le début du temps de service de l'activité vol qui suit ou entre la fin du repos post courrier et le début du temps de service de la mise en place qui suit), sous réserve de disponibilité, les départs le plus tard possible pour les mises en place précédant une activité vol et les départs le plus tôt possible pour les MEP suivant une activité vol.

Lorsque l'heure d'arrivée de la mise en place retour se situe au-delà du Temps de Service de Vol maximum qui la précède augmenté de TROIS (3) heures (ce total pouvant inclure, selon les circonstances, le pouvoir discrétionnaire du CDB) OU si la durée de la MEP est de plus de QUATRE (4) heures la mise en place doit être isolée. Dans le cas d'un vol en équipage renforcé, l'augmentation de TROIS (3) heures n'est pas possible.

Le principe de mise en place isolée peut faire l'objet de dérogations. Ces dérogations sont sollicitées sur des mises en place préalablement identifiées et sont accordées pour une durée déterminée, par écrit, à la majorité des organisations syndicales représentatives pilotes signataires de la présente annexe.

La durée des MEP est validée en fonction des horaires officiels du transporteur (SNCF, AF, ...). Pour les mises en place par voie routière, il sera pris en

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 54
		Edition : 01/01/2020

compte une durée forfaitaire déterminée par www.via-michelin.fr. Pour toute mise en place au départ de Paris, le lieu de rendez-vous est le siège de la compagnie à Orly.

Sauf circonstances exceptionnelles et avec accord de l'équipage, la compagnie choisira prioritairement comme moyen de mise en place, l'avion ou le train.

Les MEP par voie aérienne seront effectuées dans la mesure du possible avec le Groupe Air France / KLM. Dans le choix des Compagnies, Transavia veillera à s'assurer de la qualité de leur niveau de sécurité.

Dans le cas d'une MEP par voie aérienne long courrier Air France, la classe tarifaire est la Business dans la limite des places disponibles. Pour une MEP par voie aérienne long courrier sur une autre Compagnie, la réservation en classe tarifaire Business sera étudiée au cas par cas par l'encadrement PNT. Dans le cas d'une réservation sur une autre classe de réservation, l'accord du PNT concerné sera sollicité.

Les MEP en train se feront en 1ère classe.

Lorsqu'une séance de simulateur (briefing d'UNE (1) heure compris) débute avant 12 heures locales et qu'une mise en place est nécessaire pour se rendre sur le site correspondant, la MEP doit être effectuée la veille. En ce qui concerne les PNT en contrôle et les Instructeurs, il ne peut être dérogé à cette disposition qu'avec leur accord.

- Nuit Locale :

Il sera fait application de la définition légale en vigueur à savoir: une période de huit (8) heures comprise entre 22 h 00 et 8 h 00.

Pour l'application du présent accord, la Nuit Locale se substitue à l'Arrêt Nocturne Normal tel que défini par le Code de l'Aviation Civile.

-Phase basse du rythme circadien :

Il sera fait application de la définition légale en vigueur, à savoir à la date des présentes : la phase basse du rythme circadien est la période comprise entre 2 h 00 et 5 h 59.

Dans une bande de trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation. Au-delà de ces trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation pour les 48 premières heures qui suivent la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation, puis l'heure locale par la suite.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 55
		Edition : 01/01/2020

PO-GO :

Vol en fonction sans passagers effectué entre les aéroports de CDG et ORY et réciproquement. Un PO-GO est dit « isolé » si il n'est pas suivi d'une rotation.

Repos Périodique :

Le repos périodique est constitué au minimum de deux jours d'inactivité (OFF) programmés consécutifs.

-Réserve :

Il sera fait application de la définition légale en vigueur.

-Rotation équipage :

Ensemble des caractéristiques d'itinéraire, d'horaire, d'activité et de repos définissant un courrier.

-Service :

Il sera fait application de la définition légale en vigueur : toute tâche que doit effectuer un membre d'équipage en rapport avec l'activité de la Compagnie.

-Service au sol :

On entend par « service au sol », toute activité programmée à l'initiative de la compagnie telles que stages, sessions de formation, de qualification et de compétence, d'instruction, visites médicales et réunions diverses effectuées dans le cadre des fonctions du PNT ou dans le cadre des mandats de représentation du personnel.

-Service de vol :

On entend par « service de vol » toute activité programmée à l'initiative de la compagnie liée à l'exécution d'une activité de vol.

-Simulateur :

Les séances de simulateur sont considérées comme des vols à part entière.

-Stage :

Service pendant lequel le PNT est à la disposition de l'employeur afin de former, d'obtenir, de perfectionner ou d'entretenir les qualifications techniques et commerciales requises pour l'exercice de ses fonctions.

-Temps de repos :

Il sera fait application de la définition légale en vigueur : période ininterrompue et définie pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve à l'aéroport.

-Temps de service (TS) :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 56
		Edition : 01/01/2020

Temps écoulé entre le moment où un membre d'équipage doit commencer un service à la demande de la Compagnie jusqu'au moment où il est libéré de tout service.

Ce temps est forfaitairement décompté selon les situations.

-Temps de service de vol (TSV) :

Toute période au cours de laquelle une personne exerce à bord d'un avion en tant que membre de son équipage. Ce temps est compté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter, à la demande de la Compagnie, pour un vol, une mise en place ou une série de vols et se termine à la fin du dernier vol au cours duquel le membre d'équipage est en fonction.

Les heures de présentation sont déterminées à l'article IV.6. Limitations.

-Temps de Vol Cale à Cale :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur. Pour l'application du présent accord la terminologie « Bloc / bloc » ou « bloc » sera également utilisée avec la même signification que le Temps de Vol Cale à Cale.

-Vol de jour :

Tout autre vol qu'un vol de nuit.

-Vol de nuit :

Un vol est considéré comme « Vol de nuit » s'il constitue une activité nocturne.

-Vol ferry :

On entend par vol ferry, toute période de vol effectué sur un aéronef exploité par la compagnie et en l'absence de tout passager à bord. La programmation de ces vols répond aux mêmes règles que celles des vols avec passagers. Le PNT est en fonction.

-Week-end :

Période de deux jours civils débutant samedi à 00h00 locales et se terminant le dimanche à 24h00 locales.

IV.3. JOURS D'INACTIVITES (JOURS OFF)

Le présent régime conventionnel de travail est fondé sur une succession de jours voire de périodes d'activité et d'inactivité permettant d'inclure tout ou partie d'un repos précédant ou suivant un courrier sur lesdits jours.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 57
		Edition : 01/01/2020

Repos Périodique :

Le repos périodique est constitué d'une période d'au moins DEUX (2) jours d'inactivité (OFF) programmés consécutifs ou équivalents (périodes d'absence ou de suspension du contrat de travail équivalentes, congés payés, arrêts maladie, congés exceptionnels...).

Ces DEUX (2) jours OFF constituant le Repos Périodique ne peuvent être séparés de plus de SEPT (7) jours civils en conformité aux règles de repos périodique prévues par la réglementation.

Il est garanti à chaque PNT DOUZE (12) jours OFF mensuels programmés minimum avec une période de CINQ (5) jours consécutifs, à l'exception du mois de Février qui sera réduit à ONZE (11) jours OFF au titre de la Journée dite « de solidarité »³.

Il ne sera pas programmé une activité (TS) soit terminant après 17h30' heure locale la veille d'un repos périodique soit commençant avant 09h30' le lendemain d'un repos périodique (l'une ou l'autre), sans qu'il soit interdit d'atteindre les deux objectifs d'encadrement : avant et après le repos périodique. Avec accord écrit du PNT par tout support (formulaire, courrier libre, télécopie, message électronique, SMS), cette règle d'encadrement du repos périodique pourra être dérogée une (1) fois par mois calendaire et par personne.

Si un retard à la fin de l'activité ne permet plus l'attribution d'un jour OFF mensuel, ce jour OFF sera attribué le lendemain ou à l'issue du ou des premiers jours OFF suivants. À la demande du PNT, le (ou les) jours OFF manquant(s) pourra (pourront) être attribués(s) à un autre moment dans le mois en cours, ou dans le mois suivant si le jour OFF manquant était prévu dans les 7 derniers jours civils du mois.

L'ensemble des jours OFF mensuels est attribué au maximum en QUATRE (4) périodes (sauf accord de l'intéressé).

La période « minimale » de CINQ (5) jours OFF pourra être scindée en DEUX (2) périodes sur demande de l'intéressé à l'occasion de l'expression de son desiderata.

Pour leur programmation dans un mois donné, les 12 jours OFF sont réduits au prorata temporis de jours correspondant aux absences, aux congés payés, maladie, et les autres cas de suspension du contrat de travail à l'initiative du salarié ou de l'employeur et telles que définies dans le code du travail. Cette proratisation se fait selon le tableau ci-dessous :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE											Page 58
	Edition : 01/01/2020											

Nombre de jours donnant lieu à prorata	0	3	5	7	9	12	14	16	19	21	23	26	>27
	1	4	6	8	10	13	15	17	20	22	24	27	
	2				11			18				25	
Nombre de jours OFF mensuels restants	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Durée minimale de la période	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	1	0

IV.4. JOURS D'ACTIVITÉ (JOURS ON)

Le nombre de jours ON consécutifs programmables est au maximum de SEPT (7).

IV.5. PLANNINGS

IV.5.1 Principes

Les plannings seront préparés et publiés suffisamment tôt, afin de permettre aux PNT d'organiser leurs repos le plus efficacement possible.

Pour ce faire, le planning sera porté à la connaissance du PNT toutes les semaines le vendredi au plus tard avec indication des jours OFF et de l'activité attribués à chaque PNT pour les QUATRE (4) semaines suivantes + 3 jours (du samedi S au lundi S+5).

Une fois les plannings communiqués, le positionnement des jours ON et OFF n'est plus modifiable sauf accord du PNT et selon les dispositions du chapitre « RÉGULATION ET IRRÉGULARITÉ D'EXPLOITATION ».

IV.5.2 Desiderata (DDA)

Possibilité offerte au PNT d'exprimer via le crewweb planning le choix de deux périodes de jours OFF (supérieures ou égales à deux jours) et de deux rotations dans les conditions définies ci-après.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 59
		Edition : 01/01/2020

IV.5.2.1. Date de dépôt et annulation

Afin de permettre au planning PN de travailler sur un mois complet avec des DDA figés, les desiderata pour le mois M (vols et OFF) peuvent être déposés ou modifiés ou annulés au plus tard le 25 de M-2.

IV.5.2.2. Réponse

La Production PN publiera au plus tard le 10 de M-1 (ou le 1er jour ouvré suivant) les réponses aux DDA via le crewweb.

IV.5.2.3. Listes de priorité

Les DDA de jours OFF et DDA de vols font l'objet de 2 listes de priorité distinctes au sein de chaque secteur / population.

DDA de jours OFF :

Les DDA de jours OFF sont acceptés dans la mesure où la ressource disponible sur la période demandée est suffisante vis à vis la charge de travail à affecter. Dans le cas où tous les DDA ne peuvent être acceptés vis-à-vis de la charge à affecter, les arbitrages entre PN seront basés sur une liste de priorité établie de la manière suivante :

- La liste se base sur l'historique des DDA de OFF acceptés sur les 6 mois précédents la date de fin de dépôt (du 1^{er} de M-7 au 25 de M-2).
- Chaque DDA OFF accepté « coûte » autant de points à son utilisateur que le nombre de jours demandés.
- Toute acceptation partielle de DDA de OFF ne coûtera aucun point au PN concerné, sauf dans le cas où la demande du PN excède son droit (un PN ayant 15 jours de congés a droit a un bloc de 3 jours OFF – s'il demande un bloc de 4 jours OFF et que le planning lui accepte 3 jours, cela sera considéré comme une acceptation totale et 3 points seront décomptés. Si par contre un PN présent tout le mois demande 5 jours OFF et que seuls 3 sur 5 sont accordés aux dates demandées, cela ne lui décomptera aucun point).

DDA de vols / rotations :

Les DDA de vols sont acceptés dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les activités sol déjà planifiées (notamment formation).

En cas de « conflit » sur un vol / rotation (le nombre de demandes excède le nombre de place disponible dans la fonction), les PN sont départagés selon une

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 60
		Edition : 01/01/2020

liste de priorité (différente de celle pour les jours OFF) établie de la manière suivante :

- La liste se base sur l'historique des DDA de vol acceptés sur les 6 mois précédents la date de fin de dépôt (du 1^{er} de M-7 au 25 de M-2) ;

Chaque DDA vol / rotation accepté « coûte » :

- 2 points si le vol fait partie d'une rotation de 1 jour ON
- 3 points si le vol fait partie d'une rotation de 2 jours ON ou plus (découchés)
-

IV.5.3 règles spécifiques de programmation au montage du planning

A compter de la saison hiver 2020/21, les plannings seront construits en respectant la règle suivante : sauf accord du pilote, sur toute période de 15 jours consécutifs, il sera positionné, soit un bloc de TROIS (3) jours OFF consécutifs, soit QUATRE (4) jours OFF sans dépasser une période de SIX (6) jours ON consécutifs.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé de vol avec activité nocturne consécutivement l'issue de deux activités simulateur en activité nocturne.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé de période de repos en cours de rotation en escale de moins de 9h de présence effective à l'hôtel. Lorsque le vol précédent le repos est un vol en activité nocturne, la période de repos effective à l'hôtel est portée à 12h sauf lorsque cette période de repos précède une MEP isolée. Cette règle vaut également lorsque la compagnie prévoit pendant la rotation un découcher à Orly.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé une activité simulateur et une activité vol sur une même journée d'engagement.

Sauf accord du pilote, il ne sera pas programmé plus de 4 étapes de vol au cours de la même journée. Il ne sera pas programmé de MEP devant les 4 étapes.

IV.6. LIMITATIONS

IV.6.1 Définitions

Limitation en temps de service (TS) :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

Limitations en heures de vol :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 61
		Edition : 01/01/2020

Étapes :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

TSV quotidien maximum :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

Heure de début de TSV :

A la base le TSV débute UNE HEURE QUINZE MINUTES (01h15) avant l'heure programmée du premier vol pour tous les vols qui disposent d'une marge de QUINZE (15) minutes ou plus avec le TSV maximum initial déterminé par la seule application de la réglementation en vigueur relative au *TEMPS DE SERVICE DE VOL (TSV) QUOTIDIEN MAXIMUM* (à savoir pour information à la date de signature du présent accord constitué de l'OPS 1.1105 uniquement). A défaut de cette marge à la base le TSV débutera UNE HEURE avant l'heure programmée du premier vol.

A la base, lors de la première phase d'AEL ou pour des vols à particularités nécessitant un temps de préparation plus long le *TSV débute QUINZE MINUTES (00h15) avant l'heure standard de début de TSV. La liste des terrains à particularité est établie par le DOA.*

Par exception aux dispositions précédentes, le TSV débute UNE HEURE (01h00) avant l'heure programmée du premier vol PO-GO lorsque la mise en place est effectuée en taxi depuis le domicile du PNT.

Tableau récapitulatif heure de début de TS en fonction de l'heure block programmée :

Première activité	Début du TS	
	Base	Escale
MEP aérienne	Heure de départ du siège - 15 mn	HLE – 15 min
MEP SNCF		Heure SNCF - 15 min
MEP Taxi		Heure taxi - 15 min
Sol	Heure du début de l'activité	
Vol en fonction	H-75 min*	H-60 min

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 62
		Edition : 01/01/2020

Simulateur	H-60 min
-------------------	----------

* sauf cas particulier **dont PO-GO**

Début du TS = début du TSV
Lorsque l'activité se poursuit par un vol ou un simulateur

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 63
		Edition : 01/01/2020

Dernière activité	Fin du TS	
	Base	Escale
MEP aérienne	Heure d'arrivée au siège	Bloc arrivée
MEP SNCF		Arrivée en gare
MEP Taxi		Arrivée du taxi
Sol	Fin de la dernière activité	
Vol en fonction	Bloc + 30 min	
Simulateur	Fin simu + 30 min	

Fin du TSV = fin d'activité vol

La part du Temps de Trajet, entre le lieu d'hébergement et le lieu de prise de service (et inversement), qui dépasse VINGT (20) minutes (référence de calcul conformément à l'article IV.2. DEFINITIONS « Mise en Place ») est comptabilisée dans le Temps de Service (TS) en tant que temps de mise en place (MEP).

Prolongations du TSV :

- Durée de la prolongation :
Il sera fait application de la réglementation en vigueur.
- Empiètement du TSV sur la phase basse du rythme circadien :
Il sera fait application de la réglementation en vigueur.
- Nombre maximum de prolongations :
Il sera fait application de la réglementation en vigueur.
- Repos minimal en cas de TSV prolongé :
Il sera fait application de la réglementation en vigueur.
- Temps de service de vol prolongé (service fractionné) :
Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 64
		Edition : 01/01/2020

Standby :

La compagnie mettra à disposition du PN une chambre d'hôtel lorsque la pause est comprise dans un temps d'escale de QUATRE (4) heures ou plus cale à cale.

Temps de Service d'une activité mixte (sol-vol) :

Lorsque qu'une activité sol précède ou suit une activité vol, l'ensemble des deux activités sol et vol doit s'inscrire dans les limites de temps de service prévues pour l'activité vol telles que définies ci-dessus sauf si l'activité sol qui précède un vol a été entrecoupée d'un repos au moins égal à ONZE (11) heures.

Fiabilité des opérations :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

IV.6.1. Rythmes physiologiques

- Activités nocturnes :

Sauf accord du PNT, il ne sera pas programmé plus de TROIS (3) activités nocturnes par mois civil.

Il ne sera par ailleurs pas programmé plus de DEUX (2) activités nocturnes, consécutives ou non, entre deux repos périodiques.

A la base : immédiatement après une activité de nuit :

- Le PNT bénéficiera d'une nuit locale de repos ;
- Le PNT ne sera pas programmé sur un TSV commençant avant ONZE (11) heures locales.

En escale : immédiatement après une activité de nuit :

Le PNT bénéficiera d'une nuit locale de repos. Toutefois cette nuit locale pourra être programmée à la base à condition que le retour à la base, à l'issue du repos réglementaire en escale ait été effectué avant VINGT (20) heures locales. Dans ce cas le PNT ne sera pas programmé sur un TSV commençant avant ONZE (11) heures locales.

Les dispositions précédentes s'appliqueront également à l'issue d'une succession de séances de simulateur constituant une activité nocturne sans qu'il soit obligatoirement nécessaire d'attribuer une nuit locale de repos entre deux séances successives.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 65
		Edition : 01/01/2020

Le service planification aura pour objectif d'équilibrer la répartition des activités nocturnes entre les PNT et tiendra compte des désidératas en programmant en priorité les volontaires.

Sur accord du PN, le début de l'activité nocturne pourra être reporté en régulation ou en cas de circonstances imprévues au cours de l'opération effective de vol de 01 h 00 à 02 h 00 locale.

| - Départ matinal :

Entre deux repos périodiques, il ne peut être effectué plus de TROIS (3) départs matinaux successifs.

Il pourra être porté à QUATRE (4) avec accord du PNT.

Sauf accord du PNT, il ne sera pas programmé plus de HUIT (8) départs matinaux par mois civil.

IV.6.2. Temps de repos

Les temps de repos sont décomptés depuis l'heure de fin du service jusqu'à, au plus tard, l'heure de prise de service, sous réserve du respect de la durée des repos prévus selon les types d'activité définis en IV.6.1.

- Repos minimal après un service de vol : il sera fait application de la réglementation en vigueur. Cependant lorsque la compagnie prend entièrement en charge le PNT (transport, repas, hôtel de proximité...) à la base d'affectation, celle-ci peut être considérée comme une escale et les temps de repos qui y sont pris sont alors considérés comme pris en escale.

-
-

- Repos minimal après un service au sol : un service au sol est suivi d'un repos d'une durée de ONZE (11) heures.

- Repos minimal après un service au simulateur : Idem vol.

IV.6.3. Week-end

Sauf demande du PNT, il est garanti UN (1) week-end d'inactivité par mois quel qu'en soit la nature (y compris les week-ends pris au titre des congés, maladie ou toute suspension du contrat de travail). La Compagnie programmera alors le PNT sur un vol du matin le vendredi et/ou un vol de l'après-midi le lundi.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 66
		Edition : 01/01/2020

Transavia France s'engage par ailleurs à attribuer TROIS (3) week-ends supplémentaires à sa main sur l'année civile.

IV.6.4. Visites médicales CEMPN :

Les Visites Médicales d'aptitude (C.E.M.P.N) sont précédées d'un (1) jour OFF.

IV.7. RÉGULATION ET IRRÉGULARITÉ D'EXPLOITATION

IV.7.1 JOUR ON

a) Modification d'un jour ON avec activité programmée

TROIS (3) périodes doivent être distinguées :

1. **Période 1A** : jusqu'à TROIS (3) jours civils complets avant le jour ON concerné ;
2. **Période 2A** : à moins de TROIS (3) jours civils complet avant le jour ON concerné (Strictement) jusqu'à 17h (Local Time) la veille du jour ON
3. **Période 3** : Au-delà de 17h (Local Time) la veille du jour ON concerné

Généralités :

- au départ et à l'arrivée à la base d'affectation uniquement ;
- modifications concernant des horaires programmés uniquement (le TSV n'ayant pas démarré). Une fois le TSV démarré, le PN est dans la réalisation de sa mission. Dans ce cadre, aucune prime forfaitaire d'incitation n'est versée concernant d'éventuelles modifications apportées à la rotation en cours de réalisation ;
- en cas de plusieurs modifications soumises à primes forfaitaires d'incitation sur un même jour, le nombre de primes forfaitaires d'incitation ne pourra excéder UNE (1) prime (pas de cumul de primes forfaitaires d'incitation) ;
- les changements de situations intervenant à l'intérieur d'un courrier (rotations de plus d'un jour pour lesquelles le repos est pris en escale) ne conduisent pas au versement de prime(s) forfaitaire(s) d'incitation. Pour les vols « encadrant le courrier » (départ de la base et retour à la base), la règle générale s'applique.

Définition d'une modification en période 1A :

La période 1A n'est ni soumise à accord du PNT, ni soumise à versement de prime forfaitaire d'incitation.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 67
		Edition : 01/01/2020

Définition d'une modification en période 2A :

Lorsque l'horaire programmé du dernier recalage entraîne un début de TSV avancé/retardé de plus de DEUX (2) heures ou une fin de TSV avancée/retardée de plus de DEUX (2) heures par rapport à l'horaire programmé avant la période 2A, l'accord du PNT sera requis et une prime forfaitaire d'incitation sera versée.

En revanche lorsque l'horaire programmé du dernier recalage entraîne un début de TSV avancé/retardé de DEUX (2) heures ou moins ou une fin de TSV avancée/retardée de DEUX (2) heures ou moins par rapport à l'horaire programmé avant la période 2A, l'accord du PNT ne sera pas requis et aucune prime d'incitation forfaitaire ne sera versée.

L'accord du PNT sera requis, pour toute affectation d'une rotation qui l'éloigne de sa base d'affectation pour plus d'une journée d'engagement et dont la date de départ serait à moins de trois jours complets du jour de la proposition (période 2A). En cas d'accord, le PNT recevra une prime d'incitation par jour d'absence de sa base d'affectation.

Définition d'une modification en période 3 :

Lorsque l'horaire programmé du dernier recalage entraîne un début de TSV avancé/retardé de plus d'UNE (1) heure ou une fin de TSV avancée/retardée de plus d'UNE (1) heure par rapport à l'horaire programmé avant la période 3, l'accord du PNT sera requis et une prime forfaitaire d'incitation sera versée.

En revanche lorsque l'horaire programmé du dernier recalage entraîne un début de TSV avancé/retardé d'UNE (1) heure ou moins ou une fin de TSV avancée/retardée d'UNE (1) heure ou moins par rapport à l'horaire programmé avant la période 3, l'accord du PNT ne sera pas requis et aucune prime forfaitaire d'incitation ne sera versée.

Une prime forfaitaire d'incitation sera versée pour un vol à vide sans passagers entre CDG / ORY et vice-versa (ci-après communément appelé « POGO »).

L'accord du PNT sera requis, pour toute affectation d'une rotation qui l'éloigne de sa base d'affectation pour plus d'une journée d'engagement et dont la proposition lui serait faite au cours de la période 3 pour le jour ON de départ concerné. En cas d'accord, le PNT recevra une prime d'incitation par jour d'absence de sa base d'affectation.

b) Programmation d'une activité sur un jour ON sans activité programmée :

TROIS (3) périodes doivent être distinguées :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 68
		Edition : 01/01/2020

1. **Période 1B** : jusqu'à SIX (6) jours civils complets avant le jour ON concerné ;
2. **Période 2B** : à moins de SIX (6) jours civils complets avant le jour ON concerné (strictement) jusqu'à 17h (LT) la veille du jour ON ;
3. **Période 3** : Au-delà de 17h (LT) la veille du jour ON concerné.

Définition d'une modification en période 1B :

Il est possible de programmer une activité sur un jour ON jusqu'alors sans activité programmée jusqu'à SIX (6) jours civils complets avant le jour ON concerné.

Définition d'une modification en période 2B :

A moins de SIX (6) jours civils complets avant le jour ON concerné jusqu'au jour concerné il est possible de programmer une activité sur un jour ON jusqu'alors sans activité programmée jusqu'à 17h (LT) la veille du jour ON avec l'accord du PNT concerné.

Définition d'une modification en période 3 :

L'accord du PNT sera requis et en cas d'accord, une prime forfaitaire d'incitation sera versée.

Une prime forfaitaire d'incitation sera versée systématiquement pour un vol à vide sans passagers entre CDG / ORY et vice-versa (ci-après communément appelé « POGO »).

c) Respect du repos réglementaire en cas d'irrégularité d'exploitation **⋮**

Lorsque le début (respectivement la fin) du TSV programmé est avancé/retardé de DEUX (2) heure ou moins par rapport à la programmation immédiatement précédente, afin de respecter le repos réglementaire du PNT, aucune prime forfaitaire d'incitation ne lui sera versée.

Si une irrégularité d'exploitation conduit à recaler l'activité aérienne qui la suit pour des raisons de respect de la durée réglementaire de repos, lorsque la fin du TSV programmé est retardé de plus de DEUX (2) heures (strictement) par rapport à la programmation initiale l'accord du PNT sera requis et en cas d'accord une prime forfaitaire d'incitation sera versée.

IV.7.2 AUTRES JOURS

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 69
		Edition : 01/01/2020

a) **Modification d'un, plusieurs jours ou 1 week-end d'inactivité programmé (OFF), et jour de congé :**

Toute modification n'est possible qu'après accord du PNT concerné dans le respect des délais légaux pour ce qui concerne les congés payés (30 jours).

Le PNT concerné percevra une « prime forfaitaire d'incitation » par jour modifié.

Ce(s) jour(s) OFF devant être restitués dans les meilleurs délais et au plus tard au prochain planning édité, en respectant le cas échéant le desiderata posé par le PNT lors de la demande de modification de son jour d'inactivité programmé.

b) **Dépassement du TS sur un jour OFF :**

Si une irrégularité a pour effet de faire empiéter le TS sur le jour OFF suivant de DEUX (2) heures maximum, la programmation du jour OFF est maintenue. Dans le cas contraire, ce jour OFF doit être reprogrammé dans le mois en cours, ou le mois suivant.

IV.7.3 CIRCONSTANCES IMPREVUES PENDANT LES OPERATIONS DE VOL EFFECTIVES POUVOIR DISCRETIONNAIRE DU COMMANDANT DE BORD (MARGE CDB) :

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

IV.7.4 PO-GO :

En cas de POGO (non isolé), le CCO peut prévoir en accord avec le PNT un taxi pour le mettre en place sur CDG depuis son domicile en région parisienne. En fin de rotation, un taxi assurera le retour du PNT depuis ORY vers son domicile en région parisienne. Le PNT garde la possibilité d'être mis en place au départ d'Orly sur sa demande. Dans tous les cas le TSV débutera à CDG à cinq heures locale (05H00).

IV.8. COMMISSION TECHNIQUE DE ROTATION PNT

IV.8.1. Composition

Cette commission est paritairement composée :

- d'au moins un délégué syndical par organisation syndicale représentative PNT Transavia France
- de 2 membres du CSE Transavia France par organisation syndicale représentative du PNT
- de représentants de la Direction de Transavia France.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 70
		Edition : 01/01/2020

IV.8.2. Fonctionnement

La commission se réunit au plus tard la CINQUIEME (5^{ème}) semaine civile avant le début de chaque saison IATA pour la présentation du programme et des prévisions de rotation et d'hébergement.

Les documents nécessaires aux travaux de la Commission Technique des Rotations seront transmis par la Compagnie à ses membres au plus tard 15 jours avant la tenue de la Commission.

En cas de litige en cours de saison, une commission exceptionnelle peut être déclenchée sous TROIS (3) semaines (ou, éventuellement, sous 10 jours, une fois par saison).

IV.8.3. Missions

Au cours de ces réunions seront examinés par la commission les sujets ayant trait aux conditions de travail du PNT tels que :

- le programme des vols
- les temps de vol pour validation
- les temps de vol rémunérés
- les rotations et leur découpe
- les contraintes de programmation
- l'intendance dont entre autres les conditions d'hébergement.

Chacun des points fera l'objet d'un examen conjoint par tous les membres de la commission.

Les conclusions de la commission, ses recommandations, les points d'accord et de désaccord rencontrés seront clairement mentionnés dans un procès-verbal remis à la direction de l'exploitation aérienne qui devra indiquer et communiquer les décisions qui seront en vigueur pour la saison IATA considérée.

La commission technique de rotation pourra saisir la commission de suivi et de contrôle de l'accord sur un thème particulier.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 71
		Edition : 01/01/2020

TITRE V – FORMATION PROFESSIONNELLE

Réservé

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 72
		Edition : 01/01/2020

TITRE VI - CONGES

VI.1. CONGES ANNUELS

VI.1.1. Principe

Le PNT acquiert des droits à congés payés dès lors qu'il a été employé par la compagnie pendant une durée continue d'un mois minimum.

Sont assimilées à des périodes de travail effectif pour la détermination de la durée des droits à congés :

- les périodes de congés payés,
- les congés de maternité,
- les périodes de congés d'adoption et de congé de paternité,
- Les périodes d'accident,
- les périodes d'arrêt de travail résultant d'une maladie, d'une inaptitude au vol indemnisées intégralement par la compagnie dans la limite de trois (3) à six (6) mois selon les cas
- les périodes militaires de réserve obligatoire et non provoquées par l'intéressé, dans la limite de 30 jours par an,
- les absences suite aux convocations à un jury d'Assises,
- les périodes d'internement, de détention, de captivité, survenant à l'occasion du service et qui ne seraient pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun au sens de la législation française (CF. Article L423-4 du Code de l'Aviation Civile),
- les périodes de congé rémunérées ou non, accordées aux salariés pour des stages de formation professionnelle ou de promotion sociale (Code du Travail - Art. L.6311-1),
- les périodes de congé non rémunérées de stages de formation de cadres et animateurs pour la jeunesse (Code du Travail - Art. L.3142-43 et suivants),
- les périodes de congé non rémunérées de stages d'éducation ouvrière ou de formation syndicale (Code du Travail - Art. L.3142-7),
- les absences (dans la limite de 20 jours) au cours de la campagne électorale des salariés candidats à un mandat de Député ou Sénateur ou élu locaux,
- les périodes de congé accordées aux membres des Conseils de Prud'hommes pour participer à des stages de formation dans la limite de 6 semaines par mandat et conformes à l'article L.1442-2 du Code du travail,
- les absences pour exercice de fonction prud'homale et conformes à l'article L.1442-2 du Code du travail.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 73
		Edition : 01/01/2020

En raison du caractère continu de l'activité de transport aérien, la période de prise de congés payés s'étend sur l'année entière.
Les congés sont une période d'inactivité exprimée en jours civils.
Le nombre de PNT en congés simultanément sera déterminé en fonction des charges programme à assurer. Une règle de priorité dans l'octroi de ces congés est définie dans le présent Accord. Le congé ne peut chevaucher un temps de repos périodique

VI.1.2. Durée des congés

La durée des congés payés annuels du PN (exprimée en jours calendaires compte tenu des spécificités de la profession) est fixée à 45 jours pour une présence à temps plein se répartissant comme suit :

- 35 jours calendaires au titre des 5 semaines de congés payés ;
- 10 jours de congés compensatoires supplémentaires incluant les jours pour fractionnement et pour tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation pour laquelle n'existe ni la notion de week-end ni celle de jours fériés. Ces congés compensatoires ouvrent droit à une indemnité calculée selon la règle de l'indemnité de congés payés.

En cas de présence partielle sur l'année, le droit à Congés Annuels pro-raté est arrondi à l'unité supérieure.

En conséquence, chaque mois de travail effectif ou de périodes assimilées ouvre droit au PNT à 3,75 jours de congés par mois qui se décomposent comme suit :

- 2,92 jours au titre des congés légaux,
- 0,83 jours au titre des congés supplémentaires

La confirmation des QUARANTE CINQ (45) jours intervenant au 31 mai de chaque année.

Cette durée tient compte forfaitairement de toutes les majorations (fractionnement, jours fériés, etc...).

VI.1.3. Période de référence

La période légale de référence pour l'acquisition des congés s'étend du 1er juin au 31 mai de l'année suivante.

VI.1.4. Règles et périodes d'attribution des congés

Il est distingué 2 périodes de prises de congés régies comme suit :

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 74
		Edition : 01/01/2020

Eté : du 1^{er} mai au 30 septembre

Le PNT dépose une demande de congés au plus tard le 15 janvier à la DOA qui établira l'ordre des départs en concertation avec la DRH

La réponse sera apportée à l'ensemble des demandes au plus tard le 15 mars, sachant que tout défaut de réponse à cette date signifie de fait l'approbation des dits congés. Si une demande devait ne pas pouvoir être satisfaite, la période minimale définie ci-après devra être programmée au plus tard trente (30) jours avant le départ en congés et en tout état de cause avant le 15 mai.

Hiver : du 1^{er} octobre au 30 avril

Le PNT dépose une demande de congés au plus tard le 15 Juin.

La réponse sera apportée à l'ensemble des demandes au plus tard le 15 août, sachant que tout défaut de réponse à cette date signifie de fait l'approbation des dits congés.

Dans le cadre du congé attribué en période d'été, il est garanti aux pilotes, dans la période du 16 juin au 15 septembre, XX jours de congés (XX étant défini au paragraphe 4.1 du titre 4 du présent accord), attribués en une ou deux périodes maximum, selon le choix du pilote.

Les XX jours garantis (abattus en cas d'exercice incomplet) sur la période comprise entre le 16 juin et le 15 septembre sont attribués à l'ensemble des pilotes au cours d'une première phase, les autres périodes étant ensuite attribuées au cours d'une deuxième phase (l'attribution des périodes de congés respectant l'ordre de priorité à l'intérieur de chaque phase).

Lorsque le fractionnement ne peut faire l'objet d'un accord entre le pilote et Transavia France le congé payé annuel est alors attribué en totalité, en une ou plusieurs périodes à des dates fixées en fonction des possibilités du service.

Sur demande du PNT, il sera attribué une période minimale de congés comprenant soit les 24 et 25 Décembre, soit les 31 Décembre et 1^{er} Janvier.

Les dates de congés sont attribuées en fonction des dates demandées par les intéressés et de la nécessité de garder en activité l'effectif nécessaire à l'exploitation.

Les congés acquis au cours d'une année de référence doivent, être pris au plus tard au terme de la période d'attribution qui lui correspond (1^{er} mai – 31 mai (N + 1)). Les congés non pris au 31 mai sont perdus.

Lorsqu'une demande n'est pas acceptée dans l'état et que la compagnie adresse au PNT une contreproposition, celui-ci renvoie dans les 15 jours cette contre-

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 75
		Edition : 01/01/2020

proposition signée en cas d'accord ou fait part de son désaccord auprès de la DOA.

En cas de désaccord la compagnie pourra le cas échéant imposer des dates de départ en congés conformément aux dispositions du Code du travail.

Par contre, si des contraintes d'exploitation ne permettent pas à un PNT de prendre ses congés pendant la période d'attribution (deux demandes différentes et écrites de congés refusées en dehors de la période Juillet et Août), celui-ci aura la possibilité, de voir ses congés repoussés pendant cette période jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Sur proposition de la compagnie et/ou du PNT, et après accord, les jours de congés compensatoires supplémentaires pourront être rachetés par la compagnie et seront indemnisés conformément à la règle du 1/10^{ème} de la rémunération prévue par le Code du Travail.

VI.1.5. Priorités d'attribution

L'ordre de priorité d'acceptation des demandes de congés est défini comme suit :

L'ordre de priorité est établi par catégorie (encadrement, instructeurs, PNT 100%) et fonction (CDB – OPL) en fonction d'un système de points attribués à chaque pilote.

Pour les PNT présents dans la Compagnie depuis plus de six mois, à l'aide du capital point de chaque PNT calculé et publié par la Direction des Opérations Aériennes à chaque début de campagne, en fonction des périodes définies ci-dessous :

Congés d'ETE : Calcul effectué en fonction des congés pris sur la période ETE précédente (1^{er} Mai- 30 Septembre). Ce décompte est valable pour déterminer l'ordre de priorité de la période de congés ETE (1^{er} mai- 30 septembre), à venir.

Congés d'HIVER : Calcul effectué en fonction des congés pris sur la période HIVER précédente (1^{er} Octobre- 30 Avril). Ce décompte est valable pour déterminer l'ordre de priorité de la période de congés Hiver (1^{er} Octobre- 30 Avril) à venir.

Selon le mode de calcul ci-dessous :

- Capital point = nombre de points positifs – nombre de points négatifs
- Nombre de points positifs : 50 points par période et par foyer avec enfant(s) dont l'âge est compris entre 3 et 18 ans à la date de référence de la période

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 76
		Edition : 01/01/2020

considérée (au 1er février pour la période ETE/1^{er} août pour la période HIVER), quelque soit le nombre d'enfants.

- Le calcul du nombre de points négatifs est effectué indépendamment pour chaque période ETE et HIVER : la somme des points tels que définis dans le tableau ci-dessous, N étant le nombre de jours de congés pris sur chacun des mois couvrant soit la période été allant du 1^{er} Mai- au 30 Septembre de l'année précédente, soit la période hiver allant du : 1^{er} Octobre- 30 Avril de l'année précédente.

MOIS	JOURS ACCEPTES EN CAMPAGNE HORS CONGÉS SCOLAIRES	JOURS ACCEPTES EN CAMPAGNE DURANT CONGÉS SCOLAIRES	JOURS ACCEPTES HORS CAMPAGNE OU IMPOSES HORS CONGÉS SCOLAIRES	JOURS ACCEPTES HORS CAMPAGNE OU IMPOSES DURANT CONGÉS SCOLAIRES	CONGES PAYES SUR JOURS BLANCS
Octobre	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Novembre	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Décembre	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Janvier	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Février	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Mars	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Avril	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Mai	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Juin	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Juillet	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Août	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0
Septembre	Nx1	Nx10	Nx0,5	Nx5	Nx0

- En cas d'égalité de points entre deux PNT le plus ancien dans l'entreprise est prioritaire.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 77
		Edition : 01/01/2020

Il est précisé que les périodes de congés scolaires couvrent la totalité des périodes définies pour l'ensemble des zones géographiques de la France métropolitaine telles que publiées par l'Administration. Il ne sera donc pas tenu compte des périodes scolaires propres au lieu de domicile de chaque PNT.

Pour les PNT présents dans la Compagnie depuis moins de six mois ou ayant moins de 6 mois dans la fonction CDB (date du CEL communément appelée « Lâcher en ligne ») à la date de référence de la période considérée (au 1^{er} février pour la période ETE / 1^{er} août pour la période HIVER), une liste spécifique sera créée et viendra à la suite de celle établie pour les PNT de plus de six mois d'ancienneté. Cette liste spécifique tiendra compte de l'ordre de la LCP.

Les congés étant attribués dans la fonction, les périodes de congés d'ores et déjà attribuées avant le changement de fonction ne sont plus garanties.

VI.1.6 Cas particuliers

- a) Pour les actes de carrière, les dates fixées peuvent être modifiées en fonction de certains impératifs liés à la formation.
- b) De manière générale, les demandes refusées ou non exprimées dans les délais impartis seront traitées selon les disponibilités restantes. Le PNT considéré pourra alors formuler une nouvelle demande au plus tard le 25 de M-2 pour laquelle une réponse devra lui parvenir au moins un mois avant la date de début des congés, faute de quoi la demande sera réputée acceptée.
- c) En cas de droits acquis insuffisants pour satisfaire en totalité une demande (embauche en cours d'année par exemple), la durée de congés pourra être attribuée à la discrétion de la Direction des Opérations Aériennes, soit à titre exceptionnel, en reportant le débit sur l'année suivante, soit en ne donnant satisfaction à l'intéressé que dans la limite des droits acquis.
- d) Sous réserve de l'accord de la compagnie, et du respect d'un préavis de 48 h, le PNT peut solliciter jusqu'à 3 jours de congés exceptionnels à titre de convenance personnelle. Ces congés viennent en déduction du quota annuel (hors disposition congés pour événements familiaux).

A l'instar de l'article 5 relatif aux désidératas, afin d'éviter d'introduire des modifications en pleine saison, la compagnie s'engage à mettre en place cette nouvelle règle au plus tard pour la saison été 2015, soit dès le 1^{er} avril 2015 (les dépôts de demande de congés seront alors possibles jusqu'au 25 février).

VI.1.7 Accolement des repos périodiques aux congés

Sur demande du PNT, la compagnie accolera systématiquement, avant chaque congé d'une période minimale de QUATRE (4) jours de congés consécutifs, une période de repos périodique.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 78
		Edition : 01/01/2020

Un PNT pourra demander en cours d'année civile, sans que ceci ne constitue une obligation pour l'entreprise, à se voir programmer une journée de congé tous les mois jusqu'à la fin de l'année civile en cours. Dans ce cas cette journée de congé programmée devra alors être systématiquement accolée au plus long bloc de jours OFF mensuel.

Pour l'attribution de cette journée il sera tenu compte au 25 de chaque mois :

- Des demandes précédentes refusées ;
- De l'état des demandes du mois.

Il sera ensuite tenu compte des règles de priorité d'attribution pour l'ordre de traitement des demandes.

En cas d'accord le dispositif sera mis en application à compter du mois M+2 par rapport au mois de la demande.

VI.1.8 PNT ayant un conjoint (ou concubin déclaré) salarié de la compagnie

Dans ce cas la compagnie s'efforcera d'accorder les congés de manière à ce qu'ils puissent être pris en commun à la demande du PNT.

VI.1.9 Modification éventuelle des périodes de congés attribués

Une fois attribuées, les périodes de congés ne pourront être modifiées que :

- à la demande du PNT et avec accord de la Compagnie ;
- à la demande de la Compagnie et avec accord du PNT ;
- à la demande de la Compagnie sans l'accord du PNT si le préavis est supérieur ou égal à 30 jours ;
- à la demande de la Compagnie sans accord du PNT si le préavis est inférieur à 30 jours et en cas de nécessité impérieuse de l'exploitation impliquant la modification des congés du fait de la compagnie. Dans ces cas, la Compagnie prendra à sa charge et sur justificatifs les frais liés à l'annulation des congés du PNT concerné.

Ces modifications devront être formalisées par écrit.

VI.1.10 Indemnisation des congés

L'indemnisation des congés est précisée à l'article 1.8 du Titre 3.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 79
		Edition : 01/01/2020

VI.2. CONGES POUR EVENEMENTS FAMILIAUX

Des congés exceptionnels pris de manière consécutive exprimés en jours calendaires sont attribués au PNT dans les circonstances suivantes :

- Naissance d'un enfant ou adoption : 3 jours
- Mariage de l'intéressé : 6 jours
- Mariage d'un enfant de l'intéressé : 2 jours
- Décès du conjoint : 10 jours
- Décès d'un enfant : 10 jours
- Décès du père ou de la mère : 5 jours
- Décès des grands-parents, beaux-parents, belle-fille, gendre, frère ou soeur : 3 jours

Ces jours de congés exceptionnels sont assimilés à des jours de travail effectif.

Ces congés doivent être pris dans les jours mêmes suivant l'événement familial ouvrant droit à ces congés exceptionnels, et en tout état de cause au plus tard dans les quinze (15) jours suivant le fait générateur.

Ce congé exceptionnel n'est pas ouvert dès lors que le salarié est déjà absent de l'entreprise pendant la période.

La Direction se réserve le droit de solliciter des justificatifs.

VI.3. CONGES MERES OU PERES DE FAMILLE

Congés non rémunérés pour enfant malade :

En cas de maladie d'un enfant à charge nécessitant leur présence à leur chevet, les PNT peuvent prétendre à un congé non rémunéré dans la limite de trois (3) jours calendaires par an (cinq si l'enfant est âgé de moins d'un an ou si le PNT assume la charge de trois enfants ou plus, tous étant mineurs), quel que soit le nombre d'enfants.

L'attribution de ce congé non rémunéré est subordonnée à la présentation d'un certificat médical. Ces trois (3) jours calendaires sont portés à cinq (5) jours calendaires par an en cas d'enfant handicapé (même majeur), sous réserve qu'il soit en possession d'une carte d'invalidité.

VI.4. INAPTITUDE AU VOL EN RAISON D'UN ETAT DE GROSSESSE

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 80
		Edition : 01/01/2020

Le PNT en état de grossesse à la suite de la présentation d'un certificat attestant de cet état est affecté au sol par la compagnie et continue de bénéficier de son Salaire Minimum Mensuel Garanti (SMMG). Si la compagnie n'est pas en mesure d'affecter le PNT au sol, ce dernier continue de bénéficier de son SMMG.

Elle pourra toutefois poursuivre son activité dans le cadre des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Le PNT est affecté, dans la mesure du possible, à un poste en rapport avec ses compétences, et reste affilié au régime de prévoyance de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile.

L'acquisition des congés se poursuivra selon le même mode que pour le PNT en activité d'exploitation normale.

Qu'il ait été ou non réaffecté au sol, le PNT pourra, sous réserve d'en faire la demande en respectant un préavis de 2 mois, prendre les congés voire le reliquat de congés s'il existe à l'issue de son congé de maternité.

VI.5. CONGES D'ADOPTION

Le congé est accordé au PNT qui adopte un enfant dans les conditions prévues par les articles L.1225-37 et L.1225-46-1 du code du travail.

Ce droit est ouvert au PNT sous réserve que son conjoint salarié y ait renoncé. L'intéressé percevra pendant une durée limitée de 10 semaines, et quel que soit le nombre d'enfants, une indemnité correspondant au SMMG sous déduction des indemnités journalières versées par la Sécurité Sociale.

VI.6. CONGES PARENTAUX D'EDUCATION

Le congé est accordé dans les conditions prévues par les articles L.1225-47 à L.1225-51 et L.1225-55 à L.1225-59 du code du travail.

VI.7. CONGES SANS SOLDE

VI.7.1. Congés sans solde pour convenance personnelle

La disponibilité sans solde est d'une durée maximale de 1 an. Elle peut être accordée sur demande du PNT, justifiant d'une ancienneté supérieure à 2 ans, avec préavis de 3 mois et accord de la direction. Cette disponibilité peut être renouvelée 2 fois dans la limite de 3 ans consécutifs.

Toute demande de prolongation ou de réintégration anticipée au sein de la compagnie est soumise à un préavis de 3 mois.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 81
		Edition : 01/01/2020

L'attribution d'une telle disponibilité entraîne la suspension du contrat de travail pendant la durée de la disponibilité.

En période d'amortissement de qualification de type l'exercice d'une activité professionnelle rémunérée dans des fonctions de PNT pendant la période de congés sans solde pour convenance personnelle devra faire l'objet d'une autorisation préalable de la compagnie.

VI.7.2. Congé sans solde pour convenance personnelle d'une durée maximum de 2 mois

Tout PNT, justifiant d'une ancienneté supérieure à un an, peut obtenir le bénéfice d'une telle disponibilité, avec accord de la direction et sous réserve des contraintes d'exploitation.

La durée maximale de cette disponibilité est fixée à 2 mois par année civile. Elle peut être fractionnée en 3 périodes au plus au cours du même exercice, chacune d'elle étant au moins d'une semaine. Les congés annuels devront être épuisés avant que ne puisse débiter une telle disponibilité.

La période d'absence ne suspend pas l'ancienneté du PNT, mais elle ne génère pas de droits au sein des régimes complémentaires de retraite.

Le PNT continue de bénéficier des facilités de transport (GP), pendant cette période.

VI.8. CONGES LEGAUX

Conformément au code de travail, tout PNT pourra demander dans les conditions prévues par ces textes, un congé pour :

- Congé sabbatique (articles L.3142-91 et suivants du code du travail)
- Création d'entreprise (articles L 3142-78 et suivants du code du travail)
- Formation des cadres et animateurs pour la jeunesse (article L.3142-54 du code du travail)
- Formation économique, sociale ou syndicale (article L.3142-7 du code du travail)
- Tout autre congé prévu par la loi

VI.9. CONGES DE PATERNITE

Pour la naissance d'un enfant unique, 11 jours calendaires maximum sont accordés. La durée est portée à 18 jours pour les naissances multiples. Le congé n'est pas fractionnable.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 82
		Edition : 01/01/2020

Le congé de paternité est indemnisé par la Sécurité Sociale.

Il doit être pris dans un délai de quatre (4) mois à compter de la naissance.

Il est cumulable avec le congé exceptionnel pour événement familial d'une durée de trois jours.

Le PNT doit avertir la Compagnie de son intention de bénéficier du congé paternité au moins un mois avant la prise effective de celui-ci. La Compagnie ne peut refuser.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 83
		Edition : 01/01/2020

TITRE VII - TRAVAIL A TEMPS ADAPTE OU ALTERNE

VII.1. DISPOSITIONS COMMUNES

VII.1.1. Introduction objet et champ d'application

Le présent titre a pour objet de définir les modalités du travail à temps adapté et alterné du PNT de Transavia France.

VII.1.2. Définitions

La modulation d'activité applicable aux personnels navigants techniques de Transavia est de deux types :

1. Temps Alterné
2. Temps Adapté

Ces deux types d'organisation du travail sont définis dans les chapitres correspondants du présent accord, et se réalisent soit à l'initiative des PNT, soit à l'initiative de la Direction dans les conditions ci-après énoncées.

VII.2. LE TEMPS ALTERNE

L'activité à temps alterné est mise en œuvre afin de répondre aux aspirations des PNT et de permettre un partage du travail sur une base volontaire, permettant la souplesse nécessaire au développement de la compétitivité de la Compagnie. Ce régime de travail permet également à la Compagnie de pouvoir faire face aux conséquences de la saisonnalité de son activité.

L'ensemble des droits et conditions d'emploi des Pilotes employés à temps plein prévu par la réglementation et les accords en vigueur est applicable aux PNT employés en temps alterné dans les conditions particulières fixées ci-après.

Il est proposé aux PNT deux dispositifs de temps alterné : le temps alterné par mois entier ou le temps alterné fractionné. Ces deux dispositifs ne sont pas cumulables.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 84
		Edition : 01/01/2020

VII.2.1. Temps alterné par mois entier

VII.2.1.1 Définition du temps alterné par mois entier

Le temps alterné **par mois entier** comporte une succession de périodes d'activité et de périodes d'inactivité programmées, sans solde, réparties sur l'année civile par mois calendaires complets selon un régime défini ci-après.

Les mois d'inactivité ne font l'objet d'aucune rémunération.

Il existe SIX (6) régimes de temps alterné par mois entier :

- Activité à 50% : SIX (6) mois calendaires d'inactivité sans solde sur l'année civile.
- Activité à 58% : CINQ (5) mois calendaires d'inactivité sans solde sur l'année civile.
- Activité à 66% : QUATRE (4) mois calendaires d'inactivité sans solde sur l'année civile.
- Activité à 75% : TROIS (3) mois calendaires d'inactivité sans solde sur l'année civile.
- Activité à 83% : DEUX (2) mois calendaires d'inactivité sans solde sur l'année civile.
- Activité à 92% : UN (1) mois calendaire d'inactivité sans solde sur l'année civile.

VII.2.1.2 Bénéficiaires du temps alterné par mois entier

Le régime de travail en temps alterné par mois entier est accessible à tout PNT volontaire (dans le cadre ou non d'une liquidation partielle des droits à la CRPN) présent dans les effectifs de la Compagnie.

Aucune condition d'ancienneté n'est requise pour présenter une demande de temps alterné.

La situation des pilotes volontaires (LCP, ancienneté, rang, emploi, fonction) s'apprécie à la date de la Commission Mixte de temps alterné.

VII. 2.1.3 Rémunération du temps alterné par mois entier

- Les PNT en temps alterné par mois entier ne sont pas rémunérés pendant leur mois d'inactivité.
- En cas de maladie professionnelle, inaptitude imputable au service, accident du travail, les PNT en temps alterné par mois entier perçoivent la garantie de rémunération calculée selon les dispositions en vigueur, pendant la même durée que les PNT à temps plein, y compris pendant les mois prévus en inactivité.
- En cas de maladie professionnelle, inaptitude non imputable au service, durant les mois prévus en activité, les pilotes en temps alterné perçoivent la même garantie de rémunération que les Pilotes travaillant à temps plein. Durant les mois d'inactivité, il n'y a pas de versement de la garantie de rémunération. Toutefois, si l'indisponibilité, survenue en période

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 85
		Edition : 01/01/2020

d'inactivité, déborde sur la période d'activité, la garantie de rémunération intervient à compter du premier jour de cette même période d'activité. Il est confirmé que si l'arrêt maladie ou l'inaptitude non imputable au service comprend des mois de temps alterné prévus en inactivité, la garantie journalière de rémunération n'est pas versée pour ces mois-ci, mais reportée d'autant de jours au-delà du 180^{ème} jour d'arrêt maladie ou indisponibilité.

VII. 2.1.4 Congés

VII. 2.1.4.1 Congés payés

Les droits à congés payés sont acquis uniquement sur les mois d'activité à raison de 3,75 jours calendaires par mois complet d'activité.

Les congés sont pris pendant les périodes d'activité prévue par le régime de temps alterné.

Les règles d'attribution pour les congés sont les mêmes que pour le PNT travaillant à temps plein.

- **Nombre de jours garantis en pointe d'été (16/06–15/09)**

En cas d'exercice incomplet en cas de temps alterné, les « 10/12/15 » jours garantis en pointe été sont abattus de la façon suivante (abattement cumulatif pour chaque mois d'inactivité):

- mois d'inactivité juin et/ou septembre : -« 3/4/5 » jours/mois

VII. 2.1.4.2 Congés exceptionnels

Les congés exceptionnels prévus au présent accord sont identiques à ceux accordés au PNT travaillant à temps plein, sous réserve que les jours correspondants soient posés sur un mois d'activité et à l'occasion de l'événement générateur du congé conformément au titre VI du présent accord.

VII. 2.1.5 Changement de mois d'inactivité : bourse d'échange

Il est donné la possibilité aux PNT bénéficiant d'un temps alterné par mois entier sur une même année, d'échanger leurs mois d'inactivité.

Après la Commission Mixte examinant le traitement du temps alterné, la DRH diffusera la liste des pilotes et les mois qui leur sont attribués.

En cours d'année civile, et avec une anticipation minimum de trois (3) mois, des mois d'inactivité attribués au sein de la même année civile peuvent s'échanger dans le cadre d'une bourse d'échange afin de respecter les contraintes administratives (paie, déclaration à la CRPN...) ou de production (modification des plannings),

Cet échange s'effectue de gré à gré entre deux PNT de même emploi et fonction (CDB/CDB et OPL/OPL).

VII.2.2 Le temps alterné fractionné

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 86
		Edition : 01/01/2020

VII.2.2.1 Définition du temps alterné fractionné

Le temps alterné fractionné comporte une période d'inactivité sans solde par mois selon le régime défini ci-après :

- **Régime à 23/30^{ème} - 10/12** : une période d'inactivité de **SEPT (7) jours sans solde par mois à l'exception des mois de juillet et août.**

Le PN pourra exprimer un souhait pour le positionnement de cette période d'inactivité sur le mois au plus tard le 25 du mois M-2.

La production PN publiera au plus tard le 10 de M-1 (ou le 1^{er} jour ouvré suivant) les réponses aux demandes.

VII.2.2.2 Bénéficiaires du temps alterné fractionné

Aucune condition d'ancienneté n'est requise pour présenter une demande de temps alterné fractionné.

La situation des pilotes volontaires (LCP, ancienneté, rang, emploi, fonction) s'apprécie à la date de la Commission Mixte de temps alterné.

VII. 2.2.3 Rémunération du temps alterné fractionné

Le salaire mensuel minimum garanti (SMMG) du PNT varie en fonction de la fonction exercée, selon le secteur d'affectation et selon son ancienneté. Le SMMG, les éventuelles primes de fonction (prime instructeur,...) et le seuil de décompte des heures supplémentaires est réduit d'autant de 1/30^e que de jours passés par le PNT, au cours du mois considéré, en temps alterné fractionné.

Ces principes de proratisation s'appliquent en complément des autres principes de proratisation prévus dans la présente annexe par ailleurs.

VII. 2.2.4 Jours OFF mensuels

Pour leur programmation dans un mois donné, les jours d'inactivités (Jours OFF), tels que prévus au IV.3 du présent accord sont réduits au prorata de jours d'inactivité au titre du temps alterné fractionné.

Ce principe de proratisation s'applique en complément des autres principes de proratisation prévus dans la présente annexe au titre IV.3.

VII. 2.2.5 Congés

VII. 2.2.5.1 Congés payés

VII.2.2.5.1.1 Durée des congés

Les droits à congés payés sont acquis proportionnellement au niveau d'activité. Ainsi, sur les mois concernés par des **périodes d'inactivité de SEPT (7) jours sans solde, le PNT acquiert 2,88 jours par mois.**

Sur les mois de juillet et août, le PNT acquiert 3,75 jours par mois.

Les congés sont pris pendant les périodes d'activité prévue par le régime de temps alterné.

Les règles d'attribution pour les congés sont les mêmes que pour le PNT travaillant à temps plein.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 87
		Edition : 01/01/2020

En cas d'exercice incomplet en cas de temps alterné fractionné, les « 10/12/15 » jours garantis en pointe été sont abattus de la façon suivante (abattement cumulatif pour chaque mois de temps alterné fractionné, la somme des abattements étant arrondie à l'entier le plus proche.

Exemple : TAF 23/30^{ème} en juin et septembre, abattement égal à -1.2 arrondi à -1j):

- mois de TAF juin et/ou septembre : -0.6 j/mois TAF 23/30^{ème}

VII.2.2.5.1.2 Accolement des repos périodiques aux congés

Sur demande du PNT, la compagnie accolera systématiquement, avant chaque congé d'une période minimale de QUATRE (4) jours de congés consécutifs, une période de repos périodique.

Un PNT pourra demander, en cours d'année civile, sans que ceci ne constitue une obligation pour l'entreprise, à se voir programmer DEUX (2) journées de congé tous les mois jusqu'à la fin de l'année civile en cours. Dans ce cas, ces Deux (2) journées de congé programmées devront alors être systématiquement accolées au plus long bloc de jours OFF mensuel.

VII. 2.1.5.2 Congés exceptionnels

Les congés exceptionnels prévus au présent accord sont identiques à ceux accordés au PNT travaillant à temps plein. Les droits sont diminués de la valeur correspondant à la superposition éventuelle de ces congés avec une période d'inactivité sans solde.

VII. 2.2.6 Régulation et irrégularité d'exploitation

Les règles de modification d'activité telles que fixées au IV.7 de la présente annexe sont applicables aux PNT bénéficiant d'un temps alterné fractionné sur les périodes d'activité de jour OFF ou de congé.

Etant entendu que le PN ne pourra pas être sollicité pour des ajouts d'activité sur ses jours d'inactivité au titre du temps alterné.

VII.2.3 Conditions générales applicables pour le temps alterné par mois entier et pour le temps alterné fractionné

Le passage du temps plein au temps alterné fait l'objet d'un avenant au contrat de travail. Cet avenant est conclu pour une durée de UN (1) an. Toute modification de régime et/ou de distribution de mois en cours d'année civile devra faire l'objet d'un nouvel avenant au contrat de travail.

Pendant la durée du contrat et notamment dans les périodes d'inactivité du PNT en temps alterné, à l'exception des PNT pensionnés par la CRPNAC tel que prévu supra, celui-ci conservera le cas échéant la faculté d'exercer d'autres activités professionnelles pour son compte personnel ou pour le compte d'un autre employeur.

En tout état de cause à son retour le PNT devra présenter son carnet de vol ou son équivalent et justifier des heures effectuées pour le compte d'un autre employeur afin de permettre à la Compagnie TRANSAVIA France de vérifier le respect des

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 88
		Edition : 01/01/2020

dispositions légales et réglementaires en matière de limitations d'heures de vols, de temps de service.

Par ailleurs, la compagnie Transavia France pourra demander au PNT ses bulletins de salaire ou documents équivalents associés à la rémunération de cette activité et versés en France afin de lui permettre de vérifier les niveaux de salaire soumis à cotisation et d'éviter le versement d'un excédent de cotisation.

Bien que ne pouvant être tenue comptable des activités professionnelles extérieures exercées par le PNT pendant la période d'inactivité qui demeurent sous leur pleine et entière responsabilité, la compagnie assumera les coûts de formation nécessités pour la remise en ligne du PNT à l'issue de la période d'inactivité.

VII. 2.3.1 Modalités communes d'attribution du temps alterné (temps alterné par mois entier et temps alterné fractionné)

VII. 2.3.1.1 Commission Mixte

Il est mis en place une Commission Mixte composée paritairement de membres de l'Encadrement de la Compagnie, de 2 membres du CSE par organisation syndicale représentative du PNT et d'au moins un délégué syndical par organisation signataire du présent accord. Elle sera présidée par la Direction des Ressources Humaines. Cette réunion pourra être programmée avant ou après la réunion mensuelle du CSE.

VII. 2.3.1.2 Calendrier

Chaque année, et au plus tard UNE (1) semaine calendaire avant la Commission Mixte, la direction dimensionne et informe les membres de cette dernière, pour l'année civile suivante, du nombre de mois calendaires d'inactivité disponibles par fonction, compte tenu des impératifs d'exploitation.

Dans le cadre des demandes de travail à temps alterné des PNT, le calendrier de procédure suivant est respecté :

Avant la fin du mois de **juillet** : La DRH remet à chaque PNT un formulaire lui permettant d'exprimer ses souhaits en matière de temps alterné par mois entier ou de temps alterné fractionné pour la ou les année(s) civile(s) suivante(s).

Avant la fin du mois **d'aout** : Chaque PNT intéressé remet à la DRH le formulaire rempli, précisant le type de temps alterné (temps alterné par mois entier ou temps alterné fractionné).

Pour le temps alterné par mois entier, il précisera le régime souhaité et les mois d'inactivité souhaités.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 89
		Edition : 01/01/2020

Avant la fin du mois d'octobre : La Commission Mixte se réunit sur convocation de la DRH pour une étude des possibilités d'acceptation des demandes de temps alterné durant l'année suivante. Elle statue et répond aux demandes effectuées par les PNT.

VII. 2.3.1.3 Règles d'attribution

Un volume d'acceptation est communiqué chaque année par la Direction à la Commission Mixte.

Les demandes de travail à temps alterné sont satisfaites par la Commission Mixte **dans le respect des proportions fixées au II.1.1.3 et suivant l'ordre de la LCP PNT. Les demandes de temps alterné dans le cadre d'une liquidation partielle des droits à la retraite CRPNAC seront traitées en priorité.**

VII. 2.3.2 Cas exceptionnel du retour anticipé à temps plein à la demande du PNT

En ce qui concerne le retour anticipé au travail à temps plein, une priorité est donnée en cas de force majeure ou de circonstances familiales graves relatives à des cas familiaux particuliers tels que notamment et sans s'y limiter : décès du conjoint ou du concubin, d'un enfant, diminution importante des ressources du ménage (exemple : perte d'emploi du conjoint, etc.), etc.

Les situations seront étudiées par la Direction de la Compagnie qui donnera une réponse sous TRENTE (30) jours. En cas de désaccord la Commission Mixte pourra être saisie par la Direction ou le ou les salariés concernés.

VII. 2.4. Régime général de travail

VII. 2.4.1 Conditions de travail

Pendant les périodes d'activité, le PNT travaillant à temps alterné est soumis aux mêmes conditions de travail que les PNT travaillant à temps plein.

VII. 2.4.2. Limitation du temps de travail annuel

Pendant ses périodes d'activité le PNT devra pouvoir être planifié dans toute l'amplitude fixée par les limitations d'utilisation applicables au sein de la compagnie Transavia notamment la présente annexe.

VII. 2.5. Confirmation de l'activité

Avant la fin de chaque période d'inactivité, le PNT doit prendre connaissance auprès du service planning de son programme de vols à venir. Un planning sera également édité et communiqué, selon les règles de la présente annexe, lors des périodes d'inactivité du PNT.

VII. 2.5.4. Equilibrage des Plannings

Les paramètres d'équilibrage annuel du planning tiendront compte des périodes d'inactivité.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 90
		Edition : 01/01/2020

VII. 2.5.5. Débordement de la période d'activité sur la période d'inactivité

La compagnie s'engage à éviter un débordement de l'activité aérienne sur la période d'inactivité.

Le débordement d'une activité ne doit en aucun cas dépasser 24 heures. Au-delà de 24 heures de débordement il doit être soumis à l'accord de l'intéressé.

VII. 2.5.6. Visite médicale et stages

Les visites médicales et stages seront exclusivement programmés durant les périodes d'activité.

VII 2.6. Perte de licence définitive

Les dispositions applicables en cas de perte de licence définitive au PNT travaillant à temps plein, sont applicables au PNT travaillant à temps alterné.

VII. 2.7. Maintien des avantages et prestations

Pendant les **périodes** d'inactivité, le PNT continue de bénéficier des facilités de transport ainsi que des avantages et prestations de la mutuelle, de la prévoyance et du CE.

Toutefois, le PNT reste redevable de sa part des cotisations de la mutuelle, de la prévoyance et de l'assurance perte de licence.

VII. 2.8. Mandat représentatif et temps alterné

Pendant les **périodes prévues** en inactivité selon son régime de temps alterné, le PNT investi d'un mandat représentatif n'est pas rémunéré pour ses fonctions représentatives, sauf convocation de l'employeur et accord de l'intéressé.

VII. 2.9. Seuils d'effectifs

Les Pilotes bénéficiaires du régime de travail à temps alterné sont pris en compte intégralement dans l'effectif de la Compagnie pour le calcul des seuils de référence en matière de représentation du personnel et syndicale.

VII. 2.10. Retraite CRPN

Lors de la campagne de temps alterné, la direction informera les PNT sur les conditions en vigueur de retraite CRPN prévues lors de leurs périodes d'inactivité.

VII.3. LE TEMPS ADAPTE

VII.3.1. Définition

Afin de pallier la variabilité des cycles de production, la Direction pourra proposer aux PNT d'accéder au temps adapté. Chaque mois calendaire d'inactivité dans le cadre du temps adapté est indemnisé à hauteur de CINQUANTE POURCENT (50%) du SMMG c'est-à-dire à l'exclusion de toute(s) prime(s) et indemnité(s).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 91
		Edition : 01/01/2020

Le pilote qui a obtenu un temps alterné ne sera pas éligible pour le même mois pour un temps adapté.

VII.3.2. Conditions générales

L'ensemble des droits, garanties et conditions d'emploi du PNT à temps plein est applicable au PNT à temps adapté à l'exception de la disposition particulière ci-après.

Le PNT bénéficiaire du régime de travail à temps adapté ne doit pas exercer d'activité professionnelle rémunérée pendant les périodes d'inactivité, sauf autorisation expresse de la compagnie Transavia France.

Le passage d'un PNT du temps plein au temps adapté fait l'objet d'un avenant à son contrat de travail.

VII.3.3. Condition d'accès

Tout PNT peut répondre à une demande de temps adapté en dehors des périodes de stage et/ou d'AEL.

VII.3.4. Règle de priorité

Les périodes de travail à temps adapté sont satisfaites suivant l'ordre de la LCP PNT. Au besoin ou sur demande d'une des deux parties, la Commission Mixte telle que définie à l'article VII.2.4 pourra être réunie. Dans tous les cas, elles feront l'objet d'une information des membres de la Commission Mixte avant la mise en œuvre du ou des périodes de temps adapté accordées.

VII.3.5. Retour anticipé à temps plein

En ce qui concerne le retour anticipé au travail à temps plein, une priorité est donnée en cas de force majeure ou de circonstances familiales graves relatives à des cas familiaux particuliers tels que notamment et sans s'y limiter : décès du conjoint ou du concubin, d'un enfant, diminution importante des ressources du ménage (exemple : perte d'emploi du conjoint, etc.), etc.

Les situations seront étudiées par la Direction de la Compagnie qui donnera une réponse sous HUIT (8) jours. En cas de désaccord la Commission Mixte pourra être saisie par la Direction ou le ou les salariés concernés.

Dans tous les cas la Commission Mixte sera informée des réponses de la Direction.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 92
		Edition : 01/01/2020

VII.3.6. Carrière

Tous les droits liés à la carrière du PNT, notamment les durées d'amortissement mais aussi et surtout les périodes de temps adapté non travaillées, sont intégralement pris en compte.

VII.3.7. Régime général de travail

VII.3.7.1. Conditions de travail

Pendant les mois d'activité, le PNT travaillant à temps adapté est soumis aux mêmes conditions de travail que les PNT travaillant à temps plein.

VII.3.7.2. Limitation du temps de travail annuel

Les limitations relatives à la durée de travail sur l'année civile (temps de vol et temps de travail) applicables aux PNT à temps plein, sont abaissées au prorata des périodes d'inactivité du PNT travaillant à temps adapté.

VII.3.7.3. Confirmation de l'activité

Avant la fin de chaque période d'inactivité, le PNT doit prendre connaissance auprès du service planning de son programme d'activité à venir. Un planning sera également édité, selon les règles de la présente annexe, lors des périodes d'inactivité du PNT.

VII.3.7.4. Débordement de la période d'activité sur la période d'inactivité

La compagnie s'engage à éviter un débordement de l'activité aérienne sur la période d'inactivité.

Le débordement d'une activité ne doit en aucun cas dépasser 24 heures. Au-delà de 24 heures de débordement il doit être soumis à l'accord de l'intéressé.

VII.3.7.5. Visite médicale et stages

Les visites médicales et stages seront exclusivement programmés durant les périodes d'activité.

VII.3.8. Congés

VII.3.8.1. Congés payés

Les salariés à temps adapté bénéficient de congés payés dans les mêmes conditions que les salariés à temps plein

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 93
		Edition : 01/01/2020

VII.3.8.2. Congés exceptionnels

Les congés exceptionnels prévus dans le cadre du présent accord sont identiques à ceux accordés au PNT travaillant à temps plein, sous réserve que les jours correspondants soient posés sur un mois d'activité et à l'occasion de l'événement générateur du congé conformément au titre VI du présent accord.

VII.3.9. Maladie, inaptitude, accident

Le PNT en temps adapté est indemnisé conformément aux dispositions du présent accord relatives à la maladie, incapacité ou accident.

VII.3.10. Perte de licence définitive

Les dispositions applicables en cas de perte de licence définitive au PNT travaillant à temps plein, sont applicables au PNT travaillant à temps adapté.

VII.3.11. Paiement différé de certains éléments de salaire

Conformément au décalage d'activité, l'indemnisation de la période d'inactivité liée au temps adapté est versée le mois suivant.

VII.3.12. Maintien des avantages et prestations

Pendant les mois d'inactivité, le PNT continue de bénéficier des facilités de transports ainsi que des avantages et prestations en vigueur au sein de la compagnie.

VII.3.13. Commission Mixte

Les bilans des périodes de temps adapté accordées par la compagnie seront communiqués avant chaque réunion de la Commission Mixte.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 94
		Edition : 01/01/2020

TITRE X - RECLASSEMENT AU SOL DU PNT

X.1. RECLASSEMENT AU SOL DU PNT

Tout PNT déclaré par le CEMA inapte temporairement au vol sera convoqué à une visite médicale auprès de la médecine du travail.

Si cette dernière indique que le PNT est apte à un travail au sol, celui-ci sera mis à disposition de l'employeur en vue d'être affecté à un poste au sol qui soit compatible avec les recommandations du médecin du travail. Dans ce cas, la compagnie continue de lui verser pendant son inaptitude temporaire au vol son Salaire Mensuel Minimum Garanti (SMMG) auquel s'ajoute la partie prise en charge éventuellement par l'assurance Perte de Licence Temporaire selon les termes du contrat en vigueur.

Si la compagnie n'est pas en mesure de proposer une affectation au sol au PNT inapte temporaire, elle continue de lui verser son Salaire Mensuel Minimum Garanti (SMMG)

Dans le cas où le PNT refuse le reclassement au sol qui lui est proposé par la compagnie celui-ci ne bénéficiera d'aucun maintien de salaire de la part de la compagnie. Il percevra alors la rémunération éventuelle proposée par l'assurance Perte de Licence Temporaire selon les termes du contrat en vigueur.

X.2 DISPOSITIONS SPECIFIQUES POUR LE PERSONNEL FEMININ ENCEINTE

X.2.1 Déclaration de grossesse

En dehors du congé maternité, la PNT en état de grossesse doit informer par écrit la Compagnie dès qu'elle a connaissance de son état de grossesse. Dès cette information connue officiellement par la Compagnie, son activité aérienne est alors interrompue. Pour des raisons administratives, la salariée devra fournir dans les quinze (15) jours un certificat médical attestant de cet état.

X.2.2 Proposition d'affectation temporaire au sol

Une affectation temporaire au sol est éventuellement proposée par l'employeur à l'intéressée durant cet état de grossesse.

La PNT aura la possibilité de solliciter une organisation en télétravail dans le cadre des missions qui lui seront confiées.

Cette demande sera examinée avec attention.

Pour ce faire, après une visite médicale chez le médecin du travail, la femme enceinte aura la possibilité d'exercer ses missions en tout ou partie à son domicile, si l'activité le permet.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 95
		Edition : 01/01/2020

Le nombre de jours en télétravail ainsi que leurs fréquences seront à définir avec le manager de l'activité confiée dans le cadre de cette affectation temporaire au sol et le Responsable Ressources Humaines en concertation avec le médecin du travail.

En tout état de cause, cette affectation temporaire au sol sera compatible avec les recommandations du médecin du travail qui aura rendu un avis au préalable de cette affectation.

La PNT a le choix d'accepter ou de ne pas accepter cette proposition d'affectation temporaire au sol.

X.2.2.1 Acceptation d'une proposition d'affectation temporaire au sol

Dans le cas où la PNT accepte cette affectation temporaire au sol, un avenant au contrat de travail est signé au préalable afin de définir les modalités de mise en œuvre et notamment l'organisation éventuelle du télétravail.

Pour la PNT Air France détachée chez Transavia, cette affectation temporaire au sol est effective pour les trois premiers mois d'inaptitude suivant de la déclaration d'état de grossesse. A l'issue de cette période de 3 mois d'inaptitude, la PNT est réintégrée à Air France à fonction équivalente et sur avion groupe de base conformément aux dispositions article 2 point 2.2 Chapitre 1 Titre 3 du présent accord.

Durant la période de son affectation au sol, la PNT effectue son activité comme le personnel au sol conformément à l'horaire collectif applicable au sein de la Compagnie. Elle est inapte au vol en planification.

L'acquisition des congés payés se poursuit selon les mêmes conditions que les PNT en activité normale. Il en sera de même pour la prise de congés.

La PNT perçoit mensuellement son SMMG, complété d'une indemnité différentielle égale à la moyenne des compléments de rémunération perçus durant les 12 derniers mois complets qui précèdent l'affectation temporaire à l'exclusion :

- des primes de déclenchement,
- des indemnités repas,
- des indemnités de nettoyage & uniforme

Cette indemnité différentielle est proratisée au 1/30^e en fonction des absences pour maladie ou congés payés durant la période.

L'indemnité de transport est celle perçue par le personnel sol.

La PNT bénéficie d'un ticket restaurant par jour travaillé. Elle ne bénéficie pas des indemnités repas PN.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 96
		Edition : 01/01/2020

X.2.2.2 Refus d'une proposition d'affectation temporaire au sol

En cas de refus, La PNT perçoit mensuellement son SMMG, complété d'une indemnité différentielle égale à la moyenne des compléments de rémunération perçus durant les 12 derniers mois complets qui précèdent l'affectation temporaire à l'exclusion :

- des primes de déclenchement,
- des indemnités repas,
- des indemnités de nettoyage & uniforme

Cette indemnité différentielle est proratisée au 1/30^e en fonction des absences pour maladie ou congés payés durant la période.

Le versement de l'indemnité de transport sera suspendu.

Cette indemnité différentielle sera proratisée au 1/30^e en fonction des absences pour maladie ou congés payés durant la période.

X.2.3 Absence de proposition d'affectation temporaire au sol par la Compagnie

A défaut de proposition de reclassement au sol par la compagnie, la PNT perçoit mensuellement son SMMG, complété d'une indemnité différentielle égale à la moyenne des compléments de rémunération perçus durant les 12 derniers mois complets qui précèdent l'affectation temporaire à l'exclusion :

- des primes de déclenchement,
- des indemnités repas,
- des indemnités de nettoyage & uniforme

Cette indemnité différentielle est proratisée au 1/30^e en fonction des absences pour maladie ou congés payés durant la période.

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 97
		Edition : 01/01/2020

TITRE XI - RUPTURE DU CONTRAT DE TRAVAIL

XI.1 PRINCIPES

Le contrat de travail à durée indéterminée peut être rompu, à l'initiative de l'une ou l'autre des parties, dans les conditions suivantes, en respectant un préavis d'au moins trois (3) mois.

XI.2 DEMISSION

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

XI.3 INAPTITUDE PHYSIQUE DEFINITIVE

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

XI.4. Indemnité de fin de carrière

XI.4.1 Indemnité de départ volontaire à la retraite CRPNPAC

En cas de rupture du contrat de travail par le PNT dans le cadre d'un départ volontaire à la retraite CRPNPAC à partir de CINQUANTE (50) ans, une indemnité conventionnelle de départ volontaire à la retraite CRPNPAC est versée en fonction de l'ancienneté du Pilote.

Le montant de cette indemnité conventionnelle est calculé sur la base :

- de 7/30^{ème} de mois de salaire par année d'ancienneté, sans toutefois pouvoir dépasser la valeur de 7 mois.

Cette indemnité est calculée en référence aux salaires bruts des 12 derniers mois d'activité en qualité de navigant, déduction faite des indemnités représentative de frais (indemnité repas,...). En cas d'arrêt de travail reconnu par la Sécurité Sociale dans la période de référence, chaque mois comprenant un arrêt maladie supérieur à 10 jours, sera remplacé par le 1^{er} mois immédiatement antérieur au 12 mois de référence, étant entendu que dans ce cas, toute prime ou gratification de caractère annuelle ou exceptionnelle qui aurait été versée au salarié durant cette période, serait pris en compte prorata temporis.

En cas de travail à temps alterné sur la période de référence, le salaire brut des 12 derniers mois est divisé par le nombre de mois travaillés sur cette période.

Pour le pilote ayant été instructeur au cours de sa carrière et ne l'étant plus, la valeur du mois pris en compte pour le calcul de l'indemnité est majorée de 1/15^{ème} de prime mensuelle d'instruction par année d'exercice en tant

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 98
		Edition : 01/01/2020

qu'instructeur durant sa carrière à Transavia France. Cette majoration ne pourra toutefois pas dépasser le montant d'une prime mensuelle d'instruction. La prime mensuelle retenue pour le calcul sera la prime de fonction d'instructeur ou d'examineur de la troisième année de cycle.

Dans le cas particulier du départ d'un pilote n'étant plus instructeur à la date de son départ, mais pour lequel l'indemnité calculée selon la règle générale comporte déjà un prorata de prime d'instruction, cette majoration ne s'applique pas (sauf si elle est plus favorable que le prorata lié à la règle générale, auquel cas elle le remplace).

XI.4.2 Indemnité de départ pour atteinte de l'âge de cessation d'activité en tant que Pilote

En cas de rupture du contrat de travail, dans le cadre des dispositions de l'article L.6521-4 du Code des Transports, une indemnité exclusive conventionnelle de départ est versée en fonction de l'ancienneté du Pilote.

Le montant de cette indemnité exclusive conventionnelle est calculé sur la base :

- de 7/30^{ème} de mois de salaire par année d'ancienneté, sans toutefois pouvoir dépasser la valeur de 7 mois, auquel s'ajoutent 2 mois de salaire en cas d'absence de reclassement au sol, les parties reconnaissant les difficultés de reclassement au sol d'un pilote à l'âge de cessation d'activité.

Cette indemnité est calculée en référence aux salaires bruts des 12 derniers mois d'activité en qualité de navigant, déduction faite des indemnités représentative de frais (indemnité repas,). En cas d'arrêt de travail reconnu par la Sécurité Sociale dans la période de référence, chaque mois comprenant un arrêt maladie supérieur à 10 jours, sera remplacé par le 1^{er} mois immédiatement antérieur au 12 mois de référence, étant entendu que dans ce cas, toute prime ou gratification de caractère annuelle ou exceptionnelle qui aurait été versée au salarié durant cette période, serait pris en compte prorata temporis.

En cas de travail à temps alterné sur la période de référence, le salaire brut des 12 derniers mois est divisé par le nombre de mois travaillés sur cette période.

Pour le pilote ayant été instructeur au cours de sa carrière et ne l'étant plus, la valeur du mois pris en compte pour le calcul de l'indemnité est majorée de 1/15^{ème} de prime mensuelle d'instruction par année d'exercice en tant qu'instructeur durant sa carrière à Transavia France. Cette majoration ne pourra toutefois pas dépasser le montant d'une prime mensuelle d'instruction. La prime mensuelle retenue pour le calcul sera la prime de fonction d'instructeur ou d'examineur de la troisième année de cycle.

Dans le cas particulier du départ d'un pilote n'étant plus instructeur à la date de son départ, mais pour lequel l'indemnité calculée selon la règle générale comporte déjà un prorata de prime d'instruction, cette majoration ne s'applique pas (sauf si elle est plus favorable que le prorata lié à la règle générale, auquel cas elle le remplace).

Annexe 1	MANUEL REGLES COLLECTIVES PILOTES APPLICABLES AU SEIN DE TRANSAVIA FRANCE	Page 99
		Edition : 01/01/2020

XI.5 LICENCIEMENT

XI.5.1 Préavis

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

XI.5.1.1 Indemnité compensatrice de préavis

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

XI.5.1.2 Indemnité de licenciement

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.

XI.6 PRIORITE DE REEMPLOI DANS LA FONCTION PNT APRES UN LICENCIEMENT POUR MOTIF ECONOMIQUE

Il sera fait application de la réglementation en vigueur.