

RECLAMATIONS INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES

CSE du 26 Janvier 2023

Q1 - Les salariés souhaiteraient connaître la position des RH concernant le télétravail.

Aujourd'hui, le télétravail a été instauré au sein de la compagnie au rythme d'un ou deux jours de télétravail par semaine.

Cependant, nous constatons que le télétravail est également utilisé quand un salarié est malade ou en enfant malade.

Exemple : salarié ayant un jour de télétravail et tombe malade en dehors de son jour de télétravail. Il prévient son responsable de service qu'il ne vient pas car il est malade (pas d'arrêt maladie) et se positionne en télétravail sur ce jour.

Est-ce que les RH autorisent maintenant cette pratique au détriment des salariés qui ne sont pas autorisés à télétravailler ? Car eux, sont dans l'obligation de poser un AM.

L'accord d'entreprise organisant le télétravail dans la compagnie, signé le **30 avril 2021**, prévoit un recours occasionnel ou exceptionnel au télétravail (article 3-4-4) notamment en cas de force majeure, épidémie, dégradations des conditions climatiques.

Ce recours exceptionnel ne doit pas être justifié par un arrêt de maladie ou une absence pour enfant malade.

Cette pratique ne doit pas perdurer. Un rappel de la règle sera fait aux managers.

Q2 - Lorsqu'un PN fait valoir la clause fatigue pour interrompre la mission c'est que son niveau de vigilance n'est plus suffisant pour assurer la sécurité du vol, comment pouvez-vous lui imputer une absence injustifiée sur son planning ? Quelle serait selon la direction la marche à suivre pour aller jusqu'au bout du processus clause fatigue ?

Le code de l'Aviation civile précise que tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Cette disposition est reprise dans le chapitre de l'OM-A 7.2.2 - RESPONSABILITES DES MEMBRES D'EQUIPAGE

Le membre de l'équipage concerné est seul juge de son état de fatigue et lui seul sait s'il est apte ou non à continuer d'exercer sa fonction à bord.

La compagnie ne peut imposer au salarié de se rendre au médecin le plus proche. Le salarié n'a donc aucune obligation de présenter de justificatif du médecin, donc pas forcément d'arrêt maladie.

Les seules obligations du salarié sont les suivantes:

- Appeler la régulation pour signifier la fin de temps de service, et avertir le CDB en cas de débarquement;
- Rentrer chez lui et rédiger un FSR (Fatigue Safety Report)

Ce n'est que le jour de reprise normale du planning et donc du vol suivant celui qui n'a pas été travaillé, qu'il faudra consulter un médecin si le salarié n'est toujours pas en état de reprendre ses vols, et ainsi justifier cette prolongation d'absence par un justificatif.

Le service régulation a ajouté une absence injustifiée sur le planning car c'est la procédure standard en cas d'absence.

Mais il sera créé une activité "ABS-Fatigue" pour mettre à jour la programmation à la réception du FSR pour régler ce problème.

Le salarié n'est pas en absence injustifiée mais il sera procédé à une retenue sur salaire pour la journée non travaillée, si la fatigue est déclarée avant le premier vol de la journée.

Par contre si la fatigue est déclarée en cours de journée comme le cas d'une CC début Janvier il n'y a pas de retenue sur salaire à effectuer. Le PNC en question ne sera payé que pour l'activité qu'il a réalisée.

Q3 - Concernant l'ouverture du e-learning Mos Chorus pour les prochains ECP 2023, serait-il possible d'ouvrir l'accès dès le mois de novembre de l'année N-1, afin d'avoir un délai de 3 mois comme tout le monde.

Le RDFE et la DPNC sont conscients de ce problème et mettent tout en œuvre pour diffuser les E-learning PNT et PNC suffisamment tôt mais ils sont confrontés à plusieurs contraintes :

- le recueil et l'analyse des différents REX de l'année en cours afin d'apporter une formation adaptée aux PN
- l'attente des approbations délivrées par la DSAC
- la rédaction et la relecture des cours E-learning
- l'ouverture des droits aux PN.

Concernant l'ouverture des droits aux PN :

1/ nos RTC sont programmés sur l'année civile du 01 janvier au 31 décembre. Plusieurs RTC PNC se terminent en fin d'année (29 novembre pour l'année 2022).

Nous pourrions ouvrir certains droits avant le 01 janvier mais cela viendrait se télescoper avec les RTC en cours et surtout nous ne pourrions ouvrir les droits qu'à un nombre limité de PN (ceux qui sont en RTC en janvier et février) ce qui demande des manipulations spécifiques et pourraient être une source d'erreur.

De plus, avant chaque stage RTC, 1 jour (2 jours pour le PNT) de E-learning est programmé ce qui doit permettre au PN de pouvoir réaliser l'ensemble de son E-learning.

Cela étant dit la DPNC va réfléchir à une solution plus robuste pour les RTC 2024 et reviendra vers le CSE pour information.

Q4 - Nous apprenons que les derniers CDD sont quadri-qualifiés sur 777, 787, 737 et A220. Pouvez-vous nous expliquer comment cela est-il possible ? N'y a-t-il pas une réglementation qui l'interdit ?

Il s'agit d'une erreur sur Alexis, lorsque certains ont été qualifiés sur 737 la qualif A220 n'a pas été retirée. Une mise à jour sera effectuée afin de régulariser l'affichage des qualifications.