

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 mai 2015

DIALOGUE SOCIAL ET EMPLOI - (N° 2739)

Adopté

AMENDEMENT

N ° AS454

présenté par
Mme Huillier et M. Le Roux

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

Le chapitre IV du titre II du livre V de la sixième partie du code des transports est complété par un article L. 6524-6 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6524-6.* - Sauf accord collectif contraire, lorsque le représentant élu ou désigné est un personnel navigant exerçant l'une des fonctions mentionnées à l'article L. 6521-1, le crédit d'heures légal prévu aux articles L 2142-1-3, L. 2143-13, L. 2315-1, L. 2325-6, L. 2326-3 et L. 4614-3 du code du travail, ou le crédit d'heures conventionnel, est regroupé en jours.

« Il ne peut être attribué moins d'un jour. Un jour comprend sept heures. Lorsque le crédit d'heures légal ou conventionnel est supérieur à un multiple de sept, les heures excédentaires donnent droit à un jour si l'excédent est supérieur ou égal à cinq heures ou à une demi-journée si l'excédent est inférieur ou égal à quatre heures. Ce jour ou cette demi-journée suit immédiatement le ou les jours alloués. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'organisation du temps de travail d'un personnel navigant consiste en une programmation de périodes de vol insécables sous forme d'aller-retour entre la ou les escales et la base d'affectation. Il est d'évidence que l'exercice du mandat, quel qu'il soit, ne peut intervenir au cours de ces périodes de vol. Le crédit d'heures est toujours utilisé là où les personnels navigants restent physiquement accessibles dans l'entreprise de transport aérien, au siège ou dans l'établissement, mais jamais en escale.

En outre, en raison de cette organisation du travail particulière, le personnel navigant connaît non seulement des temps consacrés aux périodes de vol ou de repos, mais également des jours dits de « dispersion » au cours desquels aucune activité de vol ne peut être attribuée par l'entreprise, sans qu'ils constituent des temps de repos.

Dans l'ensemble des compagnies aériennes, des accords collectifs entre les employeurs et les organisations syndicales représentatives ont pris en compte depuis longtemps cette réalité et ont permis d'opter pour des conversions des crédits d'heures en jours.

Cependant, bien que relevant du régime des accords collectifs, cette option ne répond pas à la loi.

Enfin, il convient de tenir compte de l'application des règles communautaires relatives au temps de vol, de service et de repos. L'utilisation des crédits d'heures conforme aux dispositions du code du travail implique, selon leur durée, des programmations spécifiques difficiles à anticiper ou même des impossibilités de programmation. Le temps passé en délégation par le navigant en crédit d'heures se déduit obligatoirement du temps de service de vol qui suit, l'empêchant d'effectuer la même période de temps de service que celle de l'équipage avec lequel il devait être engagé.

Ainsi, lorsqu'un personnel navigant, disposant d'un crédit de 20 heures mensuelles, en fait usage à raison d'une heure par jour, voire d'une demi-heure, l'organisation même du travail de l'entreprise conduit, de fait, à augmenter la capacité offerte par ce même crédit d'heures sur une grande partie, et parfois la totalité, des jours possibles d'engagement, ce qui est alors discriminatoire et excessif par rapport aux autres salariés dans la mesure où une telle situation revient à accorder un statut de permanent à ce représentant du personnel.

Afin de s'assurer que la disposition proposée octroie des crédits d'heures en nombre suffisant et supérieur aux dispositions légales, il est proposé que la norme d'un jour soit égale à 7 heures et que les heures excédentaires correspondent à une journée ou à une demi-journée.