



BRANCHE TRANSPORT AERIEN

FTL

FICHE ANALYSES ET ARGUMENTS

REPOS

Projet EASA

1. **Repos minimum**, il est au moins égal au temps de service précédent, minimum :

	Base	Escale
<u>Sans décalage horaire</u> (moins de 4 heures de différence entre l'heure locale et l'heure de référence)	<u>12h</u> peut être réduit jusqu'à 10h (chambre d'hôtel)	<u>10h</u>
<u>Avec décalage horaire</u> (4 heures et plus, de différence entre l'heure locale et l'heure de référence)	<u>Minimum 2 nuits locales (voir tableau ci-dessous)</u> peut être réduit jusqu'à 14 h (chambre d'hôtel)	<u>14h</u>

Tableau Repos base (avec décalage horaire)

Différence maximum de temps entre l'heure de référence et l'heure locale où l'équipage se repose durant la rotation	Temps écoulé depuis le pointage pour une rotation impliquant au moins 4 heures de différence entre l'heure locale et l'heure de référence			
	< 48h	48h à 71h59	72h à 95h59	> ou = 96h
< ou = 6	2 RNN	2 RNN	3 RNN	3 RNN
< ou = 9	2 RNN	3 RNN	3 RNN	4 RNN
< ou = 12	2 RNN	3 RNN	4 RNN	5 RNN

- l'heure de référence est, en général, celle de la base, Paris (TU + 1 ou + 2 en fonction des saisons),
- en cas de transition est/ouest ou ouest /est, au moins 3 nuits locales sont attribuées à la base entre les 2 types de rotation.

2. **TSV prolongé avec repos à bord** :

Repos minimum 14h.

3. **Repos suite à un TSV prolongé (+ 1h) sans repos à bord** :

Le repos est augmenté de 2h avant et 2h après le TSV ou de 4 heures après le TSV prolongé.

4. **Repos réduit** :

Pas de repos réduit en-dessous de 10h, **sauf dérogation**.

Le repos suivant un repos réduit est augmenté de la différence entre le repos minimum et le repos réduit.

Maximum 2 repos réduits entre 2 repos hebdomadaires.

Mise en oeuvre du Fatigue Risk Management.

5. Repos hebdomadaire :

- **36h (dont 2 nuits locales), porté à 48h, 2 fois par mois.**
- 7 jours d'activité maximum (168h) entre 2 repos hebdomadaires.
- en moyenne, 8 jours de repos par mois (96 /an) (en lien avec la directive 2000/79 aménagement du temps de travail).

6. Rotations pénibles et tour de service :

- **1 nuit locale**, à la base, est placée entre un service de nuit tardif et un service matinal.
- Le repos hebdomadaire est porté à **60h** après une série d'**au moins 4** services matinaux, tardifs ou nocturnes.

7. Définitions de la nuit locale, du service matinal, tardif et de nuit :

- **Nuit locale : une période de 8h entre 22h et 8h.**
- **Service matinal : début du Temps de service entre 5h et 5h59 (ou 6h59) suivant les désirs des Autorités Nationales.**
- **Service tardif : Temps de service qui finit entre 0h (ou 23h) et 1h59 suivant les désirs des Autorités Nationales.**
- **Service** de nuit : temps de service qui empiète sur la période entre 2h et 4h59.

NOTRE ANALYSE, NOS REVENDICATIONS

- Distribution en fonction du décalage horaire et du temps d'absence avec, pour résultat, moins on part longtemps, plus le repos base est court !
- Par rapport aux règles du Code de l'Aviation Civile (D 422), **c'est une diminution très importante des temps de repos** : 3 à 4 fois moins pour tous les vols de plus de 6h et 8h (voir exemples pages suivantes).
- Les propositions de repos, à l'issue des vols avec décalage horaire, sont en-deçà des suggestions minimum scientifiques.
- La nouvelle proposition de l'EASA d'appliquer des définitions différentes sur le service de nuit, matinal ou tardif en fonction des besoins des Autorités Nationales n'est basée sur aucune justification scientifique.
- Ce chapitre est, pour nous, inachevé. Il risque de poser de nombreux problèmes :
 - Les nuits locales (RNN) sont quasi inexistantes.
 - Les repos hebdomadaires ne sont pas garantis à la base.
 - Les PN peuvent enchaîner les rotations sans rentrer chez eux pendant des semaines (application du repos escale à la base sans restriction).
 - Cumuls de rotations pénibles : le PN peut enchaîner 7 activités de nuits, matinales ou tardives sur une période de 7 jours consécutifs d'activité.

- Des règles qui sont en-deçà des recommandations des experts scientifiques pour satisfaire les besoins commerciaux des employeurs.

Exemple :

	Experts Scientifiques	Projet EASA
Repos réduit	NON	Oui par dérogation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cumul activités pénibles sur 7 jours consécutifs ▪ Repos hebdomadaire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 maximums ▪ 60h <u>dont 3 nuits locales</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Illimité ▪ 60h <u>sans nuit locale</u>

- Pour information :

Sur le repos réduit à 7h30 : L'ECA et l'ETF refusent l'application de repos réduit en-dessous de 10h pour des questions de fatigue, ce que nous avons obtenu quasiment. Mais des dérogations restent possible. Seules les compagnies régionales françaises qui représentent quelques centaines de salariés sur 80.000 en Europe, utilisent les repos réduits en-dessous de 10h!

Nous estimons que l'EASA doit revoir entièrement sa copie sur les repos !

Pour vous donner une idée, voici 2 exemples de rotations actuelles comparant les repos d'Air France, du Code de l'Aviation Civile (CAC) et du projet de l'EASA :

- PAR (+ 2) /JNB (+ 2) / PAR (temps de service 12h30)

Repos	AF	CAC	EASA
Escale	33h15	42h <small>(peut être réduit à 18h, la différence est restituée à la base et s'ajoute au repos base)</small>	14h00
Base	71h35	42h40	14h00

- PAR /IST/PAR (aller retour)

Repos	AF	CAC	EASA
Base	21h	21h	12h

Remarque : Le même vol existe au départ de la base de Toulouse (TLS /IST /TLS) avec un temps de vol identique de 7h. Le repos à Toulouse est de **13h (au lieu de 21h)**. Ceci est du à l'application du repos minimum EU-OPS, (identique au projet EASA) à la place de nos règles nationales !