

Brochure n° 3259

Convention collective nationale
IDCC : 1612. – TRAVAIL AÉRIEN
(Personnel navigant des essais et réceptions)

AVENANT N° 6 DU 1^{ER} FÉVRIER 2012
PORTANT MODIFICATIONS DE LA CONVENTION

NOR : ASET1250603M
IDCC : 1612

Entre :
Le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS),
D'une part, et
Le syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (SNPNAC),
D'autre part,
il a été convenu ce qui suit.

(Voir tableau pages suivantes.)

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p>I. – Dispositions générales</p> <p>Article 1^{er}</p> <p><i>Champ d'application</i></p> <p>(Modifié par avenant du 21 décembre 2001)</p> <p>La présente convention, conclue en application des articles L. 132-1 et suivants du livre I^{er} du code de travail, règle les rapports entre les entreprises adhérentes et le personnel navigant professionnel d'essais et de réceptions des entreprises adhérentes à l'organisation patronale signataire (ci-après désigné par : PN). Elle comporte le présent texte comprenant trente articles et deux protocoles relatifs aux primes de vols effectués sur avion et sur hélicoptère.</p> <p>Cette convention peut faire l'objet d'adaptation aux conditions particulières à chaque entreprise, étant entendu que cette adaptation ne peut avoir pour effet de restreindre les dispositions prévues à la présente convention.</p> <p>En ce qui concerne les accords d'entreprise ou particuliers susceptibles d'être conclus au niveau des entreprises adhérentes, aucune clause spécifique au PN ne peut être insérée dans ces accords sans concertation préalable avec les syndicats représentatifs de cette catégorie de personnels.</p> <p>Si un accord d'entreprise apporte des avantages supérieurs à la présente convention, c'est lui qui est applicable. Pour déterminer si les avantages qu'il apporte sont ou non supérieurs, on compare, pour chaque catégorie d'avantages, l'ensemble des dispositions de l'accord avec celles de la présente convention.</p> <p>Cette convention étant complémentaire de celles appliquées aux autres catégories de personnels de l'industrie aéronautique, les questions qui ne seraient pas réglées par la présente convention, le sont par la convention collective nationale des ingénieurs et cadres de l'industrie des métaux du 12 septembre 1983 et ses avenants ultérieurs ⁽¹⁾.</p>	<p>Article 1^{er}</p> <p><i>Champ d'application</i></p> <p><i>La présente convention est également applicable au personnel catégorie essais et réception, registre DE, R, dont l'activité principale est celle d'exercer des vols d'essais liés à des tests de cabine.</i></p> <p><i>En ce qui concerne les chapitres régissant la classification et la rémunération, ceux-ci seront traités par accord d'entreprise dans les entreprises qui emploient du personnel inscrit sur ce registre.</i></p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p>19.2. Primes de vol (Modifié par avenant du 25 mai 2004)</p> <p>19.2.2. Dans le cas où il ne serait pas possible d'aboutir à un accord entre l'employeur et son PN pour un régime forfaitaire de fixation des primes de vol, celles-ci seraient calculées suivant les protocoles joints à la présente convention :</p> <ul style="list-style-type: none"> – protocole relatif aux primes de vols effectués sur avion ⁽¹⁾ ; – protocole relatif aux primes de vols effectués sur hélicoptère ⁽²⁾. <p>Pour l'application de ces protocoles, la revalorisation annuelle de la prime du 1^{er} pilote (telle que définie au chapitre V du protocole avions et au chapitre VIII du protocole hélicoptères) est fixée, chaque année, au cours du premier semestre, en commission paritaire en se basant sur un indice de référence calculé à partir :</p> <ul style="list-style-type: none"> – des revalorisations appliquées dans les accords de forfait des entreprises Airbus, Eurocopter, Dassault Aviation, CGTM et Thales Airborne Systems ; – des augmentations générales des cadres ⁽¹⁾ de ces mêmes entreprises ; – des augmentations des cadres ⁽⁶⁾ de ces mêmes entreprises (sommées des augmentations générales et individuelles). <p>Dans les trois cas, le calcul de la base utilise la pondération suivante :</p> <p>Airbus : 30 % ; Eurocopter : 25 % ; Dassault Aviation : 25 % ; CGTM : 10 % ; Thales Airborne Systems : 10 %.</p> <p>En aucun cas la revalorisation de la prime du 1^{er} pilote ne peut être inférieure à 50 % de l'indice de référence.</p> <p>La commission paritaire citée ci-dessus fixe à la même occasion la revalorisation annuelle des plafonds de primes de vol (tels que définis au chapitre VIII du protocole avions et au chapitre IX du protocole hélicoptères).</p> <p>En aucun cas la revalorisation des plafonds de primes de vol ne peut être inférieure à 25 % de l'indice de référence.</p>	<p>19.2. Primes de vol</p> <p>19.2.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> – des revalorisations appliquées dans les accords de forfait des entreprises Airbus, Eurocopter, Dassault Aviation, <i>TURBOMECA</i> et <i>Thales Systèmes aéroportés</i> ; <p>Airbus : 30 % ; Eurocopter : 25 % ; Dassault Aviation : 25 % ; <i>TURBOMECA</i> : 10 % ; <i>Thales Systèmes Aéroportés</i> : 10 %.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p style="text-align: center;">Article 21 <i>Assurances. – Retraite. – Sécurité sociale</i> (Modifié en dernier lieu par avenant du 25 mai 2004)</p> <p>21.2. Les employeurs contractent, au profit des navigants qui en font la demande, une assurance groupe couvrant, de la façon la plus large possible, compte tenu des usages en la matière, les risques « décès, incapacité permanente et perte de licence définitive ou de la qualification nécessaire à l'emploi du navigant dans sa qualification professionnelle », consécutifs à toutes autres causes que l'accident aérien ou la maladie professionnelle imputables au service au sens de l'article 16.</p> <p>Les cas d'exclusion doivent être négociés avec l'assistance des syndicats représentatifs du PN.</p> <p>Cette assurance couvre un capital au plus égal à celui garanti pour les services aériens et pour chacun de ces risques par la CRPN.</p> <p>Les primes en sont supportées 2/3 par l'employeur et 1/3 par le PN.</p> <p>21.3. Le navigant peut en outre, dans la limite du plafond fixé par les assureurs, soit 648 815 € (valeur 2004), demander une assurance complémentaire couvrant les risques envisagés aux paragraphes 21.1 et 21.2, et s'ajoutant aux sommes prévues à ces paragraphes :</p> <p>Jusqu'à un capital assuré de 234 955,21 € (valeur 2004), les primes de cette assurance sont réparties ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1/3 à la charge des employeurs ; – 2/3 à la charge du PN. <p>Au-delà de 234 955,21 €, la totalité des primes est à la charge du PN.</p> <p>Le montant de 234 955,21 € est revalorisé automatiquement au début de chaque année proportionnellement au plafond fixé pour le calcul des cotisations de la CRPN.</p>	<p style="text-align: center;">Article 21 <i>Assurances. – Retraite. – Sécurité sociale</i></p> <p>21.2. Les employeurs ont obligation de garantir aux personnels navigants une assurance couvrant de la façon la plus large possible, compte tenu des usages en la matière, les risques « décès, incapacité permanente et perte de licence définitive ou de la qualification nécessaire à l'emploi du navigant dans sa qualification professionnelle », consécutifs à toutes autres causes que l'accident aérien ou la maladie professionnelle imputables au service au sens de l'article 16.</p> <p>Les cas d'exclusion doivent être négociés avec l'assistance des syndicats représentatifs du PN.</p> <p>Cette assurance couvre un capital au plus égal à celui garanti pour les services aériens et pour chacun de ces risques par la CRPN.</p> <p>Les primes en sont supportées 2/3 par l'employeur et 1/3 par le PN.</p> <p><i>Le GIFAS négocie et propose un contrat cadre couvrant le risque « décès, incapacité permanente et perte de licence définitive » qui est mis à la disposition, de manière non obligatoire, de ses sociétés adhérentes.</i></p> <p>21.3. Le navigant peut en outre, dans la limite du plafond fixé par les assureurs, soit 1 156 882 € (valeur 2011), demander une assurance complémentaire couvrant les risques envisagés aux paragraphes 21.1 et 21.2, et s'ajoutant aux sommes prévues à ces paragraphes :</p> <p>Jusqu'à un capital assuré de 418 986,68 € (valeur 2011), les primes de cette assurance sont réparties ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1/3 à la charge des employeurs ; – 2/3 à la charge du PN. <p>Au-delà de 418 986,68 € (valeur 2011), la totalité des primes est à la charge du PN.</p> <p>Le montant de 418 986,68 € est revalorisé automatiquement au début de chaque année proportionnellement au plafond fixé pour le calcul des cotisations de la CRPN.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p>21.4. Les contrats souscrits en application des paragraphes 21.2 et 21.3 ci-dessus sont notifiés, avant son engagement, à chaque navigant qui doit indiquer s'il désire adhérer à l'assurance GIFAS, ou bien renoncer au bénéfice de cette assurance. Le choix de l'assurance GIFAS emporte la reconnaissance par le navigant que les obligations résultant des paragraphes 21.2 et 21.3 ci-dessus sont entièrement satisfaites par l'employeur.</p> <p>Les navigants qui choisiraient de souscrire une assurance différente des assurances groupe GIFAS faisant l'objet des paragraphes 21.2 et 21.3 auraient à supporter la totalité de la prime.</p>	<p><i>Suppression du § 21.4.</i></p> <p><i>Le 21.5 devient le 21.4 (texte sans changement)</i></p>
<p>21.5. Par ailleurs, les employeurs doivent affilier leurs navigants aux polices d'assurance complémentaires de la sécurité sociale pour la couverture des risques divers (maternité, chirurgie, maladie, invalidité) à l'exclusion des accidents du travail. Le plafond des salaires soumis à cotisation est égal au plafond AGIRC.</p> <p>Les cotisations sont ainsi réparties :</p> <ul style="list-style-type: none"> – employeurs : versement patronal sur la tranche des appointements limités au plafond du régime général de la sécurité sociale ; – employeurs et navigants : répartition paritaire du montant de la prime calculée sur la tranche comprise entre le plafond de la sécurité sociale et le plafond AGIRC. <p>L'employeur s'engage dans tous les cas à remplacer les assureurs choisis pour ces polices d'assurance complémentaires de la sécurité sociale, si ceux-ci font défaut, sauf dans les cas de déchéance prévus par la loi.</p> <p>21.6. Les employeurs mettent à la disposition du navigant les moyens administratifs pour la gestion de l'assurance « Perte de licence temporaire » que les navigants auraient éventuellement contractée.</p>	<p><i>Le § 21.6 devient 21.5 et modifié comme suit :</i></p> <p>21.5. Les employeurs mettent à la disposition du navigant les moyens administratifs pour la gestion de l'assurance « Perte de licence temporaire » que les navigants auraient éventuellement contractée.</p> <p><i>Le GIFAS négocie et propose un contrat cadre couvrant le risque « perte de licence temporaire » qui est mis à la disposition, de manière non obligatoire, de ses sociétés adhérentes.</i></p> <p><i>Le § 21.7 devient le 21.6 et modifié comme suit :</i></p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p>21.7. Les copies des contrats d'assurance souscrits par le GIFAS au profit du navigant lui sont remises.</p> <p style="text-align: center;">Article 25</p> <p style="text-align: center;"><i>Reclassement au sol du personnel navigant</i></p> <p style="text-align: center;">(Modifié en dernier lieu par avenant du 9 juin 2006)</p>	<p>21.6. Les copies des contrats d'assurance souscrits par l'employeur au profit du navigant lui sont remises.</p> <p style="text-align: center;">Article 25</p> <p style="text-align: center;"><i>Reclassement au sol du personnel navigant</i></p> <p><i>Compte tenu de la spécificité de l'activité du PN et au regard des exigences relatives à l'exercice de ce métier, il peut être décidé de mettre fin à l'activité aérienne du navigant.</i></p> <p><i>Cette décision peut se prendre soit à l'initiative du salarié, soit à l'initiative de l'employeur, dès lors que le salarié a atteint l'âge à partir duquel il pourrait prétendre au versement d'une pension vieillesse tel que prévu par le code de la sécurité sociale et qu'il remplit les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein.</i></p> <p><i>Quel que soit celui qui prend l'initiative de cette cessation d'activité aérienne, l'employeur est alors tenu de faire systématiquement une proposition de reclassement dans un emploi au sol, et ce dans les conditions fixées aux alinéas suivants.</i></p> <p><i>Dans le cas où le PN fait part de son refus quant à la proposition de reclassement au sol, l'employeur est contraint de notifier la rupture du contrat de travail dans le cadre d'un licenciement.</i></p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS 1 ^{ER} FÉVRIER 2012 (en italique dans le texte ci-dessous)
<p>Lorsqu'un navigant est reclassé au sol avant de remplir les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, ce reclassement entraînera le versement par l'employeur d'une indemnité de reclassement dont le montant est calculé selon le barème de l'indemnité de licenciement.</p> <p>Si le navigant remplit les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, le reclassement s'effectue assorti d'une garantie d'application du régime PN lors de la mise à la retraite et donne lieu dès l'arrêt de l'activité PN, au calcul d'une indemnité de mise à la retraite versée le jour de sa mise à la retraite par l'employeur et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM.</p> <p>Dans les deux cas, le reclassement au sol s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la convention collective des ingénieurs et cadres de la métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau) et sans diminution du traitement fixe.</p> <p>Le reclassement donne lieu à un avenant au contrat de travail conclu selon les dispositions conventionnelles susvisées.</p> <p>En cas de licenciement dans l'intervalle, l'indemnité de licenciement due au titre du PN est calculée au jour d'arrêt de l'activité PN et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM, elle ne peut être inférieure à l'indemnité de licenciement calculée conformément à la convention UIMM.</p>	<p>Lorsqu'un navigant est reclassé au sol avant de remplir les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, ce reclassement entraînera le versement par l'employeur d'une indemnité de reclassement dont le montant est calculé selon le barème de l'indemnité de licenciement.</p> <p>Si le navigant remplit les conditions d'une pension retraite CRPN à taux plein, le reclassement s'effectue assorti d'une garantie d'application du régime PN lors de la mise à la retraite et donne lieu dès l'arrêt de l'activité PN, au calcul d'une indemnité de mise à la retraite versée le jour de sa mise à la retraite par l'employeur et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM.</p> <p>Dans les deux cas, le reclassement au sol s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la convention collective des ingénieurs et cadres de la métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau) et sans diminution du traitement fixe.</p> <p>Le reclassement donne lieu à un avenant au contrat de travail conclu selon les dispositions conventionnelles susvisées.</p> <p>En cas de licenciement dans l'intervalle, l'indemnité de licenciement due au titre du PN est calculée au jour d'arrêt de l'activité PN et revalorisée en fonction de l'évolution des appointements minima des ingénieurs et cadres de l'UIMM, elle ne peut être inférieure à l'indemnité de licenciement calculée conformément à la convention UIMM.</p>

Fait à Paris, le 1^{er} février 2012.

(Suivent les signatures.)