

Brochure n° 3259

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

AVENANT N° 7 DU 15 MAI 2018
PORTANT MODIFICATIONS DE LA CONVENTION
NOR : ASET1850931M
IDCC : 1612

Entre :
GIFAS,
D'une part, et
SNPNAC,
D'autre part,
il a été convenu ce qui suit :

(Voir tableau pages suivantes.)

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p style="text-align: center;">I. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES Article 1^{er} Champ d'application (Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et 1^{er} février 2012)</p> <p>La présente convention, conclue en application des articles L. 132-1 et suivants du livre 1^{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>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.</p> <p>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.</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>⁽¹⁾ Appelée par la suite convention UIMM.</p>	<p style="text-align: center;">I. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES Article 1^{er} Champ d'application (Modifié par avenants du 21 décembre 2001, du 1^{er} février 2012 et du 15 mai 2018)</p> <p>La présente convention, conclue en application des articles L. 2221-1 et suivants du code de travail, règle les rapports entre les entreprises adhérentes et le personnel navigant professionnel exerçant des activités d'essais et de réceptions des entreprises adhérentes à l'organisation patronale signataire (ci-après désigné par : PN.E. ou PNE). Elle comporte le présent texte comprenant 30 articles, 2 protocoles relatifs aux primes de vols effectués sur avion et sur hélicoptère ainsi que l'annexe I « Grille des planchers de traitement fixe mensuel ».</p> <p>Un PNE est un navigant dont le contrat de travail stipule ses activités d'essais en vol ou est inscrit au registre essais en vol de l'aviation civile.</p> <p>Paragraphe 3 supprimé.</p> <p>Paragraphe 4 inchangé.</p> <p>En ce qui concerne les accords d'entreprise susceptibles d'être conclus au niveau des entreprises adhérentes, aucune clause spécifique au PNE ne peut être insérée dans ces accords sans concertation préalable avec les syndicats représentatifs de cette catégorie de personnels.</p> <p>Paragraphe 6 inchangé.</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 la métallurgie ⁽¹⁾.</p> <p>⁽¹⁾ Appelée par la suite convention UIMM.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p style="text-align: center;">Article 2 Obligations des employeurs (Modifié par avenant du 25 mai 2004)</p> <p>Les entreprises adhérentes s'engagent à respecter la législation et les réglementations en vigueur concernant le PN devant effectuer les vols d'essais et de réceptions.</p> <p>La rédaction du manuel d'opérations est établie, notamment pour tout ce qui concerne la composition des équipages après consultation du ou des délégués syndicaux du PN de l'entreprise, ou, à défaut, des délégués PN de l'entreprise, ou, à défaut, de l'ensemble du PN de l'entreprise.</p> <p>Toutefois, lors de certains vols d'essais ou de réceptions et lorsque des exigences sont formulées soit par l'État, soit par un client éventuel, soit par un fournisseur, soit par un donneur de licences, soit par un État étranger, du personnel titulaire d'un brevet ou d'une licence de navigant professionnel ou mandaté nommément par son Gouvernement, et dans les deux hypothèses, non-possesseur d'un brevet ou licence mention « Essais. – Réceptions », peut être présent à bord de ces vols.</p> <p>Par ailleurs, le principe de l'exécution des vols d'essais et de réceptions par du PN professionnel ne peut faire obstacle à la présence à bord de spécialistes non navigants désignés par l'employeur et ne faisant pas partie de l'équipage.</p> <p>Ces spécialistes ne peuvent intervenir en vol qu'avec l'accord du commandant de bord et du responsable de l'essai présent à bord.</p> <p>Ils ne doivent pas intervenir dans la conduite directe de l'aéronef, la responsabilité de l'essai demeurant celle du PN. Ils ne doivent participer, ni à des vols comprenant des ouvertures de domaines, ni à des vols comportant des risques particuliers.</p> <p>En outre, l'activité aérienne de ces spécialistes ne doit pas dépasser vingt-cinq vols ou 25 heures de vol par an (selon les cas, l'activité ne doit pas dépasser la notion la plus grande des deux).</p> <p>Dans le cas d'un programme spécifique d'essai d'un matériel embarqué sur un porteur, dont le domaine de vol est ouvert dans la configuration de l'essai, la limitation ci-dessus peut être doublée avec l'accord de l'ingénieur responsable du programme d'essai. Si cette limitation globale et non cumulative ne permet pas de satisfaire aux exigences du programme, l'employeur prend les mesures nécessaires pour que cette tâche soit assurée par un navigant professionnel.</p>	<p style="text-align: center;">Article 2 Obligations des employeurs (Modifié par avenants du 25 mai 2004 et du 15 mai 2018)</p> <p>Paragraphe 1 supprimé.</p> <p>Le manuel d'opérations est rédigé par l'employeur, notamment pour tout ce qui concerne la composition des équipages, après consultation des représentants des PNE de l'entreprise, ou à défaut, de l'ensemble des PNE de l'entreprise.</p> <p>Paragraphe 3 supprimé.</p> <p>Par ailleurs, le principe de l'exécution des vols d'essais et de réceptions par des PNE ne peut faire obstacle à la présence à bord de spécialistes non navigants désignés par l'employeur et ne faisant pas partie de l'équipage. Ils interviennent conformément au manuel d'opérations d'essais en vol de l'entreprise.</p> <p>Paragraphe 5 inchangé.</p> <p>Sauf disposition spécifique du manuel d'opérations, ils ne doivent pas intervenir dans la conduite directe de l'aéronef, la responsabilité de l'essai demeurant celle d'un PNE, et ne doivent participer, ni à des vols comprenant des ouvertures de domaines, ni à des vols comportant des risques particuliers.</p> <p>L'activité aérienne, moyennée sur 2 ans, de ces spécialistes ne doit pas dépasser vingt-cinq vols ou 25 heures de vol par an (l'activité ne doit pas dépasser la première limite atteinte).</p> <p>Dans le cas d'un programme spécifique d'essai d'un matériel embarqué sur un porteur, dont le domaine de vol est ouvert dans la configuration de l'essai, la limitation ci-dessus peut être doublée en conformité avec les règles établies dans le manuel d'opérations. Si cette limitation globale et non cumulative ne permet pas de satisfaire aux exigences du programme, l'employeur prend les mesures nécessaires pour que cette tâche soit assurée par un navigant professionnel.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Les vols de ces spécialistes sur aéronef biplace doivent garder un caractère exceptionnel, sauf en ce qui concerne les aéronefs de tourisme.</p> <p>En aucun cas le service aérien ne doit être l'occupation habituelle ou principale de ces spécialistes ; s'il en devenait ainsi, l'employeur devrait prendre les mesures nécessaires pour que ce service soit assuré par un navigant professionnel.</p> <p>Il reste de la responsabilité normale du commandant de bord d'accepter la présence à bord de ce personnel et de s'assurer qu'il a reçu l'information relative aux procédures de sécurité.</p> <p>L'employeur prend la responsabilité des dispositions liées à l'exécution de ces vols, notamment en ce qui concerne une assurance appropriée.</p> <p style="text-align: center;">Article 3 Durée de la convention</p> <p>La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut, à tout moment, être dénoncée avec préavis de 3 mois ou faire l'objet d'une demande de modification, par l'une des parties signataires, suivant les modalités ci-après :</p> <p>a) Modification :</p> <p>Toute demande de modification, par l'une des parties signataires, obligatoirement accompagnée d'une proposition de rédaction nouvelle concernant le ou les articles soumis à modification, est notifiée par lettre recommandée avec avis de réception à l'autre partie signataire.</p> <p>La commission prévue à l'article 28, doit alors se réunir dans le délai le plus rapide, qui ne peut, en principe, excéder 45 jours.</p> <p>La commission établit, en cas de décision de modification, un avenant à la convention.</p> <p>b) Dénonciation</p> <p>La dénonciation de la convention par l'une des parties signataire doit être obligatoirement notifiée, par lettre recommandée avec avis de réception, à l'autre partie signataire.</p> <p>Cette lettre recommandée doit obligatoirement être accompagnée d'une proposition de texte de remplacement.</p> <p>Le président de la commission visée à l'article 28 réunit celle-ci dans le délai de 30 jours, en vue de rechercher un accord.</p>	<p>Paragraphe 9 supprimé</p> <p>En aucun cas le service aérien d'essais ne doit être l'occupation habituelle ou principale de ces spécialistes ; s'il en devenait ainsi, l'employeur devrait prendre les mesures nécessaires pour que ce service soit assuré par un PNE.</p> <p>Paragraphe 11 supprimé.</p> <p>Paragraphe 12 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">Article 3 Durée de la convention (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Intro inchangée.</p> <p>a) Révision :</p> <p>Toute demande de révision, par l'une des parties signataires, obligatoirement accompagnée d'une proposition de rédaction nouvelle concernant le ou les articles soumis à révision, est notifiée par lettre recommandée avec avis de réception à l'autre partie signataire.</p> <p>La commission prévue à l'article 28, doit alors se réunir dans le délai le plus court, qui ne peut, en principe, excéder 45 jours.</p> <p>La commission établit, en cas de décision de modification, un avenant à la convention, conformément aux dispositions légales.</p> <p>Paragraphe 1 inchangé.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p>À partir de cette réunion, la partie n'ayant pas pris l'initiative de la dénonciation, dispose d'un délai de 45 jours pour produire une première contre-proposition.</p> <p>Si un accord intervient, la commission établit une nouvelle convention.</p> <p>Si aucun accord n'est réalisé, la convention dénoncée continue à produire effet pendant une durée de 1 an à compter de l'expiration du délai de préavis prévu au 1er alinéa du présent article, ou, s'il y a recours à l'arbitrage, de la date d'établissement du procès-verbal de l'impossibilité définitivement constatée de parvenir à un accord, tel que prévu à l'article 29.</p> <p>Les procédures de modification et de dénonciation ne peuvent être utilisées simultanément pour le ou les mêmes articles</p> <p style="text-align: center;">Article 4 Avantages acquis</p> <p>L'application de la présente convention ne peut être, en aucun cas, la cause de la réduction des avantages individuels acquis dans l'entreprise antérieurement à sa mise en vigueur.</p> <p>Les dispositions de la présente convention s'imposent aux rapports nés des contrats individuels ou collectifs, sauf si les clauses de ces contrats sont plus favorables que celles de la convention.</p> <p>En cas de litige, ceux-ci sont soumis à la commission paritaire prévue à l'article 28.</p> <p style="text-align: center;">Article 5 Droit syndical. – Représentation du personnel navigant <i>(Modifié en dernier lieu par avenant du 9 juin 2006)</i></p> <p>Les dispositions relatives au droit syndical, mentionnées à l'article 3 de la convention UIMM, du 12 septembre 1983, s'appliquent de plein droit aux P.N. régis par la présente convention.</p> <p>Dans les entreprises occupant au moins 50 salariés, le nombre de délégués syndicaux dont dispose chaque syndicat est défini par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.</p> <p>Dans les entreprises ou dans les établissements occupant en permanence au moins 10 membres du PN, ce personnel peut procéder à l'élection d'un délégué du personnel et d'un délégué du personnel suppléant, propres au PN. L'élection a lieu selon la procédure habituellement suivie pour les élections de délégués.</p>	<p>À partir de cette réunion, la partie n'ayant pas pris l'initiative de la dénonciation, dispose d'un délai de 45 jours pour produire une 1^{re} contre-proposition.</p> <p>Paragraphe 5 inchangé.</p> <p>Paragraphe 6 inchangé.</p> <p>Paragraphe 7 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">Article 4 Avantages acquis</p> <p>Paragraphe 1 supprimé.</p> <p>Les dispositions de la présente convention s'imposent aux rapports nés des contrats individuels, sauf si les clauses de ces contrats sont plus favorables que celles de la convention.</p> <p>En cas de litige, ceux-ci sont soumis à la commission paritaire prévue à l'article 28.</p> <p style="text-align: center;">Article 5 Représentation du personnel navigant <i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Les dispositions relatives au droit syndical, mentionnées à l'article 3 de la convention des ingénieurs et cadres de la métallurgie, s'appliquent de plein droit aux PNE régis par la présente convention.</p> <p>Paragraphe 2 supprimé.</p> <p>Dans les entreprises ou dans les établissements occupant en permanence au moins 10 membres PNE au moment de la mise en place ou du renouvellement du comité social et économique (CSE), cette catégorie peut constituer un collège spécial au sein du CSE,</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
Les navigants sont libres de présenter individuellement à leur employeur leurs réclamations et leurs suggestions : ils peuvent éventuellement se faire accompagner d'un délégué du PN.	Les PNE sont libres de présenter individuellement à leur employeur leurs réclamations et leurs suggestions : ils peuvent éventuellement se faire accompagner d'un membre élu du collège spécial des PNE.
<p align="center">II. – CONCLUSION ET MODIFICATION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p align="center">Article 6 Engagement. – Contrat de travail <i>(Modifié par avenant du 21 décembre 2001)</i></p> <p>Nul ne peut être engagé en qualité de navigant d'essais ou réception s'il ne remplit les conditions prévues par les textes légaux et réglementaires en vigueur.</p> <p>Le contrat de travail du navigant est normalement à durée indéterminée et se réfère à la présente convention qui y est annexée. Toutefois, des contrats à durée déterminée, à temps partiel ou à temps intermittent, peuvent être conclus en respectant les dispositions légales et réglementaires en vigueur.</p> <p>Tous les personnels navigants essais/réception sont cadres.</p> <p align="center">Article 7 Période d'essai</p> <p>L'engagement d'un navigant comporte une période d'essai de 3 mois pour les débutants dans l'emploi considéré et de 1 mois pour les navigants ayant déjà exercé cet emploi.</p> <p>Les deux périodes ci-dessus peuvent être renouvelées d'une durée égale, notamment dans le cas où, pour une raison de force majeure, le navigant n'a pas été en mesure d'exécuter, pendant la période d'essai, le travail qui lui a été confié par l'employeur.</p> <p>Pendant cette période, chacune des parties peut reprendre sa liberté sans indemnité en observant un préavis de 1 semaine.</p>	<p align="center">II. – CONCLUSION ET MODIFICATION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p align="center">Article 6 Engagement. – Contrat de travail <i>(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Paragraphe 1 supprimé.</p> <p>Le contrat de travail du PNE est normalement à durée indéterminée et se réfère à la présente convention qui y est annexée. Toutefois, des contrats à durée déterminée ou à temps alterné peuvent être conclus en respectant les dispositions légales et réglementaires en vigueur.</p> <p>Tous les PNE couverts par cette convention sont cadres</p> <p align="center">Article 7 Période d'essai <i>(Modifié par avenant du 15 mai 2018)</i></p> <p>La période d'essai est conforme à celle définie dans la convention UIMM.</p> <p>Paragraphe 2 supprimé.</p> <p>Paragraphe 3 supprimé</p>
<p align="center">III. – EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p align="center">Article 9 Durée du travail <i>(Modifié par avenant du 21 décembre 2001)</i></p> <p>Les dispositions légales sur la durée du travail s'appliquent au PN.</p>	<p align="center">III. – EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p align="center">Article 9 Durée du travail <i>(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Les dispositions légales sur la durée du travail s'appliquent au PNE.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p>Compte tenu de sa mission particulière et de son autonomie dans la gestion de son temps, le personnel navigant essais et réception n'est pas assujéti à des horaires de travail précis, hormis pour ce qui concerne les heures de vol.</p> <p>De ce fait, et sauf dispositions contraires prises par accord d'entreprise ou par contrat de travail individuel, le régime du forfait sans référence horaire lui est applicable, sans aucun lien avec sa position hiérarchique. Ce régime est concrétisé par un avenant individuel au contrat de travail du navigant.</p> <p>La rémunération des intéressés, telle qu'elle résulte des règles de la présente convention, tient compte des contraintes liées aux périodes de pointe, fréquentes dans les activités d'essais, de réception, et de présentation de matériels.</p> <p style="text-align: center;">Article 10 Obligations et attributions du personnel navigant <i>(Modifié par avenant du 6 mai 1998)</i></p> <p>Les fonctions de commandant de bord sont assurées par un pilote désigné par l'employeur.</p> <p>La composition des équipages et la désignation du personnel embarqué sont décidées par l'employeur, en accord avec le commandant de bord.</p> <p>L'application pratique des deux alinéas ci-dessus se fait en conformité avec les dispositions contenues dans le manuel d'opérations cité à l'article 2.</p> <p>Le navigant peut être chargé d'effectuer les présentations publicitaires d'aéronefs ainsi que toutes autres missions, notamment l'instruction des équipages, que l'employeur estimerait nécessaires. Celui-ci peut de même charger le navigant de faire partie de la représentation de son entreprise auprès des services officiels et des utilisateurs, sauf obstacle dirimant présenté à cette occasion par l'intéressé.</p>	<p>Compte tenu de sa mission particulière et de son autonomie dans la gestion de son temps, le PNE n'est pas assujéti à des horaires de travail précis, hormis pour ce qui concerne les heures de vol, qui relèvent du manuel d'opérations.</p> <p>De ce fait, et sauf dispositions contraires prises par accord d'entreprise ou par contrat de travail individuel, le régime du forfait sans référence horaire lui est applicable, sans aucun lien avec sa position hiérarchique. Ce régime est stipulé dans le contrat de travail ou concrétisé par un avenant individuel au contrat de travail du navigant.</p> <p>Paragraphe 4 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">Article 10 Obligations et attributions du personnel navigant <i>(Modifié par avenants du 6 mai 1998 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Paragraphe 1 inchangé.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p> <p>Le PNE peut être chargé d'effectuer les présentations publicitaires d'aéronefs ainsi que toutes autres missions, notamment l'instruction des équipages, que l'employeur estimerait nécessaires. Celui-ci peut de même charger le PNE de faire partie de la représentation de son entreprise auprès des services officiels et des utilisateurs, sauf obstacle dirimant présenté à cette occasion par l'intéressé.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p style="text-align: center;">Article 11 Conditions de travail</p> <p>Les conditions d'exécution du travail sont fixées par l'employeur dans le respect des réglementations en vigueur.</p> <p>L'employeur s'engage à assurer la plus grande sécurité des essais au sol et en vol, et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> – à s'assurer de l'existence et du bon fonctionnement des moyens de sécurité appropriés au sauvetage du personnel ; – à s'efforcer d'obtenir l'équipement du terrain d'essais en moyens raisonnables de guidage et de percées. <p>L'employeur s'engage d'autre part :</p> <ul style="list-style-type: none"> – à adopter les équipements personnels et de bord existants jugés d'un commun accord les meilleurs, eu égard aux risques encourus ; – à limiter les domaines et les conditions d'essais en fonction des mesures ainsi prises. <p>Les équipements et matériels nécessaires (effets de vol, parachutes, équipements spéciaux...) sont fournis par l'employeur et personnellement affectés au navigant. Ces équipements et ce matériel doivent être d'une marque et d'un modèle homologués, autorisés par les services officiels, et être agréés par le navigant. L'entretien en est assuré, s'il y a lieu, conformément à la réglementation en vigueur.</p> <p>Toutes réparations ou révisions doivent être effectuées aux frais de l'employeur, à son initiative ou sur demande motivée du navigant.</p> <p>Lorsqu'un navigant exerce une activité aérienne relevant d'un autre domaine, les dispositions réglementaires propres à cette activité, notamment celles concernant les temps de repos, s'appliquent.</p> <p>Les frais de voiture particulière, domicile-lieu de travail sont remboursés par accord, à caractère forfaitaire ou non, avec l'employeur.</p>	<p style="text-align: center;">Article 11 Conditions de travail (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Paragraphe inchangé.</p> <p>Les équipements et matériels nécessaires (effets de vol, parachutes, équipements spéciaux...) sont fournis par l'employeur et personnellement affectés au navigant. Ces équipements et ce matériel doivent être d'une marque et d'un modèle homologués, et être agréés par le PNE. L'entretien en est assuré, s'il y a lieu, conformément à la réglementation en vigueur.</p> <p>Toutes réparations ou révisions doivent être effectuées aux frais de l'employeur, à son initiative ou sur demande motivée du PNE.</p> <p>Paragraphe 3 supprimé.</p> <p>Les frais de voiture particulière, domicile-lieu de travail sont remboursés par l'employeur, de manière forfaitaire ou non.</p>
<p style="text-align: center;">Article 12 Conditions de déplacement et affectation temporaire</p> <p style="text-align: center;">12.1. Définition du déplacement et de l'affectation temporaire</p> <p>Déplacement :</p> <p>Le déplacement est la position du navigant qui est mis en place par son employeur sur une base différente de la base d'affectation, sans déplacement de sa famille et sans avenant au contrat de travail.</p> <p>La durée maximale est de 3 mois incluant le voyage aller et retour.</p>	<p style="text-align: center;">Article 12 Conditions de déplacement et affectation temporaire</p> <p style="text-align: center;">12.1. Définition du déplacement et de l'affectation temporaire (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Déplacement :</p> <p>Le déplacement est la position du PNE qui est mis en place par son employeur sur une base différente de la base d'affectation, sans déplacement de sa famille et sans avenant au contrat de travail.</p> <p>La durée maximale est de 3 mois incluant le voyage aller et retour.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Affectation temporaire :</p> <p>En cas d'affectation d'un navigant pour une durée supérieure à 3 mois sur une base différente de sa base d'affectation, le navigant est déclaré en situation d'affectation temporaire.</p> <p>Cette situation ne peut excéder 6 mois, sauf accord de l'intéressé.</p> <p>Cette situation fait l'objet d'un avenant négocié au contrat de travail qui précise, en tant que de besoin, les divers points énumérés à l'article 11 et à l'annexe II de la convention UIMM, et au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la nouvelle base d'affectation du navigant ; – la durée maximale prévue de l'affectation temporaire et sa date d'effet ; – les conditions de voyage, de logement, d'installation éventuelle de la famille ; – les indemnités d'expatriation conformes à celles pratiquées pour les personnels de son entreprise ; – les droits éventuels à congés de détente. <p style="text-align: center;">12.2. Règles générales</p> <p>Le navigant peut refuser un déplacement ou une affectation temporaire si un obstacle dirimant d'ordre personnel s'y oppose.</p> <p>En matière de déplacement et affectation temporaire le navigant suit les règles applicables au personnel cadre de son entreprise, complémentaires des dispositions de l'article 11 et de l'annexe II de la convention UIMM.</p> <p>Si les conventions applicables aux personnels de l'entreprise à laquelle appartient le navigant prévoient des avantages de rémunération dans certaines conditions de déplacement ou d'affectation temporaire (pays, durée), ces avantages sont appliqués au traitement fixe mensuel tel que défini au paragraphe 19.1.</p> <p>Quand un équipage se déplace pour la même mission, le taux applicable pour le calcul des frais est celui du navigant responsable pour cette mission.</p> <p style="text-align: center;">12.3. Conditions applicables aux déplacements et affectations temporaires (Modifié par avenant du 9 juin 2006)</p> <p style="text-align: center;">12.3.1. Conditions applicables aux voyages aériens</p> <p>Les navigants voyagent dans les mêmes conditions que les autres cadres de leur entreprise. Toutefois, lorsqu'un travail aérien est susceptible d'être effectué dans les 24 heures suivant l'arrivée, ils voyagent en classe affaires, si la durée cumulée de voyage pour arriver à destination dépasse 4 heures.</p> <p>Toutefois, si la classe affaires n'existe pas ou présente un inconfort notoire ou si le vol est effectué de nuit, le voyage s'effectuera en 1^{re} classe.</p>	<p>Affectation temporaire :</p> <p>En cas d'affectation d'un PNE pour une durée supérieure à 3 mois sur une base différente de sa base d'affectation, il est déclaré en situation d'affectation temporaire.</p> <p>Cette situation ne peut excéder 6 mois, sauf accord de l'intéressé.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">12.2. Règles générales (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Le PNE peut refuser un déplacement ou une affectation temporaire si un obstacle dirimant d'ordre personnel s'y oppose.</p> <p>En matière de déplacement et affectation temporaire le PNE suit les règles applicables au personnel cadre de son entreprise, complémentaires des dispositions de l'article 11 et de l'annexe II de la convention UIMM.</p> <p>Si les conventions applicables aux personnels de l'entreprise à laquelle appartient le PNE prévoient des avantages de rémunération dans certaines conditions de déplacement ou d'affectation temporaire (pays, durée), ces avantages sont appliqués au traitement fixe mensuel tel que défini au paragraphe 19.1.</p> <p>Quand un équipage se déplace pour la même mission, le taux applicable pour le calcul des frais est celui du PNE responsable pour cette mission.</p> <p style="text-align: center;">12.3. Conditions applicables aux déplacements et affectations temporaires (Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</p> <p style="text-align: center;">12.3.1. Conditions applicables aux voyages aériens</p> <p>Les PNE voyagent dans les mêmes conditions que les autres cadres de leur entreprise.</p> <p>Toutefois, lorsqu'une activité aérienne est susceptible d'être effectuée dans les 24 heures suivant l'arrivée, ils voyagent en classe affaires, si la durée cumulée de voyage pour arriver à destination dépasse 4 heures.</p> <p>Toutefois, si la classe affaires n'existe pas, ou présente un inconfort notoire, ou si la mise en place est effectuée de nuit, le voyage s'effectuera dans une classe garantissant la capacité de dormir à l'horizontale.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Les frais de séjour ou de mission exposés par le navigant au cours des déplacements doivent faire l'objet d'une avance suffisante.</p> <p>12.3.2. Voyages par voie ferrée et maritime</p> <p>Les voyages en chemin de fer sont effectués de jour en 1^{re} classe et de nuit en couchette de 1^{re} classe ou en wagon-lit (sauf impossibilité).</p> <p>Les voyages par voie maritime sont effectués dans des conditions de confort analogues.</p> <p>12.3.3. Utilisation d'un véhicule particulier</p> <p>Si le navigant utilise, en accord avec l'employeur, un véhicule particulier pour les besoins du service, les frais occasionnés sont à la charge de l'employeur.</p> <p>12.3.4. Maladie ou accident</p> <p>En cas de maladie ou d'accident, les frais ou indemnité forfaitaire de séjour continuent d'être payés intégralement.</p> <p>Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une hospitalisation, les dépenses autres que les frais médicaux et d'hospitalisation et consécutives à la prolongation du séjour, sont remboursées sur justification.</p> <p>En cas de maladie ou d'accident grave du navigant, le conjoint ou le plus proche parent a droit, sur présentation d'une attestation médicale, au remboursement des frais de voyage effectivement engagés.</p> <p>En cas de maladie ou d'accident grave du conjoint ou d'un enfant à charge, l'intéressé a droit, sur présentation d'une attestation médicale, au remboursement des frais de retour à son lieu de résidence habituelle.</p> <p>Pendant son arrêt dû à la maladie ou à l'accident, le navigant bénéficie d'un régime d'indemnisation complémentaire, conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente convention.</p> <p>12.3.5. Décès</p> <p>En cas de décès du navigant, les frais de retour du corps au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur, déduction faite des versements effectués par la sécurité sociale et les régimes complémentaires d'assurance et de prévoyance. L'employeur supporte également les frais d'un voyage aller-retour au profit du conjoint ou de la personne nominativement désignée par le navigant avant son départ.</p> <p>En cas de décès du conjoint ou d'un enfant à charge venu accompagner ou rejoindre le navigant sur le lieu de déplacement avec l'accord et aux frais de l'employeur, les frais de retour du corps au lieu de résidence habituelle sont pris en charge par l'employeur, déduction faite des versements effectués par les régimes d'assurance et de prévoyance auxquels l'employeur participe.</p>	<p>Les frais de séjour ou de mission exposés par le PNE au cours des déplacements doivent faire l'objet d'une avance suffisante.</p> <p>12.3.2. inchangé.</p> <p>12.3.3. Utilisation d'un véhicule particulier</p> <p>Si le PNE utilise, en accord avec l'employeur, un véhicule particulier pour les besoins du service, les frais occasionnés sont à la charge de l'employeur.</p> <p>12.3.4. Maladie ou accident</p> <p>Paragraphe 1 inchangé.</p> <p>Pendant son arrêt dû à la maladie ou à l'accident, le PNE bénéficie d'un régime d'indemnisation complémentaire, conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente convention.</p> <p>12.3.5. Décès</p> <p>En cas de décès du PNE, les frais de retour du corps au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur, déduction faite des versements effectués par la sécurité sociale et les régimes complémentaires d'assurance et de prévoyance. L'employeur supporte également les frais d'un voyage aller-retour au profit du conjoint ou de la personne nominativement désignée par le PNE avant son départ.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>12.3.6. Licenciement</p> <p>En cas de licenciement, même pour faute grave ou lourde, les frais de retour du navigant au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur à la condition que le retour ait lieu dans les semaines qui suivent la rupture du contrat de travail.</p> <p>12.3.7. Voyages exceptionnels pour événements familiaux</p> <p>Les congés exceptionnels prévus par la loi, la convention UIMM ou les accords d'entreprise ouvrent droit à un voyage à la charge de l'employeur.</p> <p>Ce voyage est effectué à une date déterminée d'un commun accord avec l'employeur et peut être assimilé à un voyage de détente si l'avenant au contrat de travail en comporte.</p> <p>En cas d'événement familial grave, le voyage s'effectue sans délai.</p> <p>12.4. Conditions applicables en cas de déplacement et affectation temporaire à l'étranger (Modifié par avenant du 9 juin 2006)</p> <p>Les dispositions ci-dessous sont complémentaires de celles prévues au paragraphe 12.3.</p> <p>Dans des conditions climatiques extrêmes, des dispositions particulières sur les conditions de vie et de travail propres au PN doivent être prises, particulièrement en matière d'hébergement.</p> <p>L'employeur ne peut envoyer un navigant en mission dans des zones de trouble ou dans un pays en guerre, et l'y maintenir, qu'avec l'accord de l'intéressé et en précisant les modalités de cette mission, ainsi que la prise en charge par l'employeur des conséquences de la mise en jeu éventuelle des clauses d'exclusion figurant dans les assurances souscrites par le navigant.</p> <p>Si l'état de trouble ou de guerre apparaît pendant l'exécution d'une mission, l'accord du navigant est nécessaire pour la continuation de la mission.</p> <p>En outre, ces déplacements sont notifiés aux assureurs auprès de qui sont souscrites les assurances prévues aux paragraphes 21.2 et 21.3 afin que les garanties soient maintenues et si possible majorées en fonction de la situation de la zone de déplacement, dans les limites prévues par la police d'assurance (cf. paragraphe 21.3).</p> <p>En cas de désistement des assureurs, l'employeur se substitue à eux pour maintenir les garanties.</p>	<p>12.3.6. Licenciement</p> <p>En cas de licenciement, même pour faute grave ou lourde, les frais de retour du PNE au lieu de résidence habituelle sont assurés par l'employeur à la condition que le retour ait lieu dans les semaines qui suivent la rupture du contrat de travail.</p> <p>12.3.7. Inchangé.</p> <p>12.4. Conditions particulières de déplacement et affectation temporaire à l'étranger (Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</p> <p>Les dispositions ci-dessous sont complémentaires de celles prévues au paragraphe 12.3.</p> <p>Dans des conditions climatiques extrêmes, des dispositions particulières sur les conditions de vie et de travail propres au PNE doivent être prises, particulièrement en matière d'hébergement.</p> <p>L'employeur ne peut envoyer un PNE en mission dans des zones de trouble ou dans un pays en guerre, et l'y maintenir, qu'avec l'accord de l'intéressé et en précisant les modalités de cette mission, ainsi que la prise en charge par l'employeur des conséquences de la mise en jeu éventuelle des clauses d'exclusion figurant dans les assurances souscrites par le PNE.</p> <p>Si l'état de trouble ou de guerre apparaît pendant l'exécution d'une mission, l'accord du navigant est nécessaire pour la continuation de la mission.</p> <p>En outre, ces déplacements sont notifiés aux assureurs auprès de qui sont souscrites les assurances prévues aux paragraphes 21.2 et 21.3 afin que les garanties soient maintenues et si possible majorées en fonction de la situation de la zone de déplacement, dans les limites prévues par la police d'assurance (cf. paragraphe 21.3).</p> <p>En cas de désistement de ces assureurs lié aux situations particulières ci-dessus, l'employeur se substitue à eux pour maintenir les garanties.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p style="text-align: center;">Article 13 Frais de visite médicale</p> <p>Les frais de visite médicale périodique du navigant sont à la charge de l'employeur. Le navigant a droit aux frais de déplacement, aller et retour, de son lieu de travail au centre d'expertise médicale du personnel navigant (CEMPN) de son choix, dans une limite géographique raisonnable.</p> <p>L'employeur veille à ce que le navigant puisse passer cette visite dans les meilleures conditions. La demi-journée précédant la visite est accordée au navigant qui ne doit pas être mis dans l'obligation de voyager la nuit précédant la visite.</p> <p style="text-align: center;">Article 14 Perfectionnement et renouvellement des licences</p> <p>Dans le but d'améliorer et de perfectionner leurs connaissances professionnelles, les navigants peuvent être appelés à suivre les stages d'instructions qui sont jugés nécessaires par les chefs d'entreprise ou les autorités administratives ; ils peuvent également obtenir d'être envoyés, en accord avec l'employeur, à des stages en relation directe avec leur spécialité et leur activité du moment.</p> <p>En contrepartie, les chefs d'entreprise sont tenus de faire effectuer par leur navigant les heures de vol nécessaires à leur entraînement en vue du travail qui leur est demandé, et au renouvellement de leurs licences et qualifications.</p> <p>Au cas où le navigant doit voler sur des aéronefs non mis en œuvre par son employeur, et ce, pour le renouvellement des licences et qualifications détenues, l'employeur prend en charge les frais inhérents à cet entraînement.</p> <p>Les heures de vol effectuées uniquement pour le renouvellement des licences et qualifications et celles faites pour l'entraînement sur des appareils qui ne sont pas sous la responsabilité de l'entreprise ne donnent pas lieu, de ce fait, au paiement de primes de vol.</p> <p>Les stages de perfectionnement effectués à la demande de l'employeur, non compris les stages initiaux de formation, sont rémunérés au SGMM ⁽²⁾, tel que défini au paragraphe 20.2.</p> <p><small>⁽²⁾ Salaire global mensuel moyen.</small></p>	<p style="text-align: center;">Article 13 Frais de visite médicale (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Les frais de visite médicale périodique du PNE sont à la charge de l'employeur. Le PNE a droit aux frais de déplacement, aller et retour, de son lieu de travail au centre d'expertise médicale aéronautique adéquat de son choix selon sa spécialité dans une limite géographique raisonnable.</p> <p>L'employeur veille à ce que le PNE puisse passer cette visite dans les meilleures conditions. La demi-journée précédant la visite est accordée au PNE le cas échéant pour ne pas être mis dans l'obligation de voyager la nuit précédant la visite.</p> <p style="text-align: center;">Article 14 Perfectionnement et renouvellement des licences (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Dans le but d'améliorer et de perfectionner leurs connaissances professionnelles, les PNE peuvent être appelés à suivre les stages d'instructions qui sont jugés nécessaires par les chefs d'entreprise ou les autorités administratives ; ils peuvent également obtenir d'être envoyés, en accord avec l'employeur, à des stages en relation directe avec leur spécialité et leur activité du moment.</p> <p>En contrepartie, l'employeur est tenu de faire effectuer par ses PNE les heures de vol nécessaires à leur entraînement en vue du travail qui leur est demandé, et au renouvellement de leurs licences et qualifications.</p> <p>Au cas où le PNE doit voler sur des aéronefs non mis en œuvre par son employeur, et ce, pour le renouvellement des licences et qualifications détenues, l'employeur prend en charge les frais inhérents à cet entraînement.</p> <p>Les heures de vol effectuées uniquement pour le renouvellement des licences et qualifications et celles faites pour l'entraînement sur des appareils qui ne sont pas sous la responsabilité de l'entreprise ne donnent pas lieu, de ce fait, au paiement de primes de vol.</p> <p>Les stages de perfectionnement effectués à la demande de l'employeur, non compris les stages initiaux de formation, sont rémunérés au SGMM ⁽²⁾, tel que défini au paragraphe 20.2.</p> <p><small>⁽²⁾ Salaire global mensuel moyen.</small></p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p>Toute modification du statut des licences de base doit donner lieu, pour les navigants de l'entreprise, à une mise à jour systématique, nécessaire à l'exercice de leur activité, ou, à défaut, à un stage homologué à la charge de l'employeur.</p>	<p>Toute modification du statut des licences de base doit donner lieu, pour les PNE de l'entreprise, à une mise à jour systématique, nécessaire à l'exercice de leur activité, ou, à défaut, à un stage homologué à la charge de l'employeur.</p>
<p style="text-align: center;">IV. – CONGÉS ET SUSPENSION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p style="text-align: center;">Article 15 Repos et congés payés 15.1. Congés annuels</p> <p>La durée du congé annuel est fixée conformément aux dispositions légales. En outre, après 1 an de présence, le navigant a droit à 1 semaine supplémentaire.</p> <p>Les congés exceptionnels pour événements de famille, les congés d'ancienneté prévus par accord d'entreprise, et les congés prévus par la présente convention aux paragraphes 15.2 et 15.3 ci-dessous, s'ajoutent aux congés définis à l'alinéa précédent.</p> <p style="text-align: center;">15.2. Fractionnement des congés</p> <p>Le congé ne peut, sans l'accord du navigant, être fractionné en plus de trois périodes. L'une des périodes a une durée de 3 semaines au moins et doit être donnée entre le 1^{er} juin et le 31 octobre, et, pour le chef de famille, pendant les vacances scolaires.</p> <p>Dans le cas où le navigant serait rappelé pour les besoins du service, il lui serait accordé un congé compensatoire d'une durée nette de 2 jours et les frais de voyage occasionnés par ce déplacement lui seraient remboursés.</p> <p style="text-align: center;">15.3. Repos hebdomadaire</p> <p>L'obligation du repos hebdomadaire et l'observation des fêtes légales ne peuvent souffrir de dérogation, sauf nécessité de service.</p> <p>Lorsque le navigant a été retenu de travailler un dimanche, un jour férié ou un jour ouvrable chômé dans l'entreprise, il lui est accordé, sur sa demande, dans le plus court délai, un jour de repos en compensation par journée travaillée. Si l'activité s'oppose à cette compensation dans de brefs délais, un droit à congé supplémentaire est ouvert pour les jours n'ayant pas donné lieu à compensation.</p>	<p style="text-align: center;">IV. – CONGÉS ET SUSPENSION DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p style="text-align: center;">Article 15 Repos et congés payés 15.1. Congés annuels <i>(Modifié par avenant du 15 mai 2018)</i></p> <p>La durée du congé annuel est fixée conformément aux dispositions légales. En outre, après 1 an de présence, le PNE a droit à 1 semaine supplémentaire.</p> <p>Les congés exceptionnels pour événements de famille, les congés d'ancienneté prévus par accord d'entreprise, et les congés prévus par la présente convention aux paragraphes 15.2 et 15.3 ci-dessous, s'ajoutent aux congés définis à l'alinéa précédent.</p> <p style="text-align: center;">15.2. Fractionnement des congés <i>(Modifié par avenant du 15 mai 2018)</i></p> <p>Le congé ne peut, sans l'accord du PNE, être fractionné en plus de trois périodes. L'une des périodes a une durée de 3 semaines au moins et doit être donnée entre le 1^{er} juin et le 31 octobre, et, pour le chef de famille, pendant les vacances scolaires.</p> <p>En cas de rappel pour les besoins du service, il est accordé au PNE un congé compensatoire d'une durée nette de 2 jours et les frais de voyage occasionnés par ce déplacement lui sont remboursés.</p> <p style="text-align: center;">15.3. Repos hebdomadaire <i>(Modifié par avenant du 15 mai 2018)</i></p> <p>L'obligation du repos hebdomadaire et l'observation des fêtes légales ne peuvent souffrir de dérogation, sauf nécessité de service.</p> <p>Lorsque le PNE a été tenu de travailler un dimanche, un jour férié ou un jour ouvrable chômé dans l'entreprise, il lui est accordé, sur sa demande, dans le plus court délai, un jour de repos en compensation par journée travaillée. Si l'activité s'oppose à cette compensation dans de brefs délais, un droit à congé supplémentaire est ouvert pour les jours n'ayant pas donné lieu à compensation.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p>15.4. Les jours d'absence pour maladie, les congés exceptionnels de courte durée accordés sur justifications pour convenances personnelles, les périodes militaires obligatoires, ne donnent pas lieu à réduction de la durée des congés payés.</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>Maladie. – Maternité. – Inaptitude physique temporaire <i>(Modifié en dernier lieu par avenant du 9 juin 2006)</i></p> <p style="text-align: center;">16.1. Dispositions générales</p> <p>Les absences relevant de maladie, de maternité ou d'accident, y compris les accidents du travail, et justifiées dès que possible par certificat médical, ne constituent pas une rupture du contrat de travail.</p> <p>Sont réputés maladie ou accident imputable au service, ceux survenus en liaison directe avec le travail en vol, à terre ou en mer ou à l'occasion de celui-ci, y compris les accidents du trajet au sens de la législation du travail.</p> <p>Pour l'application des dispositions prévues aux paragraphes 16.2, 16.3 et 16.4, les définitions sont les suivantes :</p> <p>Traitement fixe mensuel : défini au paragraphe 19.1 ;</p> <p>Salaire global mensuel moyen (SGMM) et salaire mensuel minimum garanti (SMMG) : définis à l'article 20.</p> <p>L'ancienneté s'entend du temps passé dans l'entreprise en qualité de navigant à la date du début de maladie ou à celle de l'accident.</p> <p>Les rémunérations indiquées ci-après sont réduites des prestations versées par la sécurité sociale et par la police d'assurance mentionnée au paragraphe 21.5.</p> <p>Pendant les périodes d'inaptitude temporaire, le navigant reçoit la rémunération la plus élevée, en comparant les dispositions de la convention UIMM, de la présente convention, ou de l'accord d'entreprise.</p> <p style="text-align: center;">16.2. Rémunération en cas de maladie ou accident imputable au service</p> <p style="text-align: center;">16.2.1. Le navigant cesse son activité PN, avec arrêt de travail (sécurité sociale)</p> <p style="text-align: center;">16.2.2. Le navigant cesse son activité PN et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)</p>	<p>15.4. Inchangé.</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>Maladie. – Maternité. – Inaptitude physique temporaire <i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</i></p> <p style="text-align: center;">16.1. Dispositions générales</p> <p>Paragraphe 1 inchangé.</p> <p>L'ancienneté s'entend du temps passé dans l'entreprise en qualité de PNE à la date du début de maladie ou à celle de l'accident.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p> <p>Pendant les périodes d'inaptitude temporaire, le PNE reçoit la rémunération la plus élevée, en comparant les dispositions de la convention UIMM, de la présente convention, ou de l'accord d'entreprise.</p> <p>Dans le cas où les durées garanties décrites ci-dessous dépasseraient la date de fin d'un contrat CDD, les prestations seront limitées en durée à cette date de fin de contrat.</p> <p style="text-align: center;">16.2. Rémunération en cas de maladie ou accident imputable au service</p> <p style="text-align: center;">16.2.1. Le PNE cesse son activité PNE, avec arrêt de travail (sécurité sociale)</p> <p>Paragraphe inchangé.</p> <p style="text-align: center;">16.2.2. Le PNE cesse son activité PNE et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)</p> <p>Paragraphe inchangé.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
16.2.3. Le navigant cesse son activité PN et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)	16.2.3. Le PNE cesse son activité PNE et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)
16.3. Rémunération en cas de maladie/maternité ou accident non imputable au service	Paragraphe inchangé. 16.3. Rémunération en cas de maladie/maternité ou accident non imputable au service
16.3.1. Le navigant cesse son activité avec arrêt de travail (sécurité sociale)	16.3.1. Le PNE cesse son activité avec arrêt de travail (sécurité sociale)
16.3.2. Le navigant cesse son activité PN. et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)	Paragraphe inchangé. 16.3.2. Le PNE cesse son activité PNE et son activité au sol en accord avec l'employeur sans arrêt de travail (sécurité sociale)
16.3.3. Le navigant cesse son activité PN et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)	Paragraphe inchangé. 16.3.3. Le PNE cesse son activité PNE et assure une activité au sol (en accord avec l'employeur)
16.3.4. En cas de maternité, les durées de versement du SMMG prévues aux paragraphes 16.3.1 b, 16.3.2 b et 16.3.3 b sont prolongées jusqu'à la fin du congé maternité.	Paragraphe inchangé. 16.3.4. Inchangé.
16.4. À l'expiration des périodes de rémunération prévues aux paragraphes 16.2 et 16.3, ci-dessus et sous réserve des dispositions légales et réglementaires destinées à protéger l'emploi des salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (loi n° 81.003 du 7 janvier 1981), l'employeur peut :	16.4. Inchangé
– soit conserver le navigant à son service en attente de la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ; le navigant est alors rémunéré comme suit :	– soit conserver le PNE à son service en attente de la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ; le PNE est alors rémunéré comme suit :
a) Aux ¾ de son traitement fixe mensuel en cas d'arrêt de travail au sens de la sécurité sociale ;	Paragraphe inchangé.
b) À son traitement fixe mensuel dès la reprise du travail au sol (en accord avec l'employeur)	
– soit constater la cessation pour force majeure du contrat de travail.	
Dans ce cas, la notification du constat de la cessation est faite à l'intéressé par lettre recommandée avec avis de réception.	
Lorsque l'employeur a pris acte de la cessation du contrat de travail, il doit verser au navigant une indemnité de licenciement calculée conformément à l'article 24, si le navigant ne remplit pas les conditions pour l'ouverture d'un droit à pension à taux plein de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPN) ou conformément à l'article 26, s'il remplit ces conditions.	Lorsque l'employeur a pris acte de la cessation du contrat de travail, il doit verser au PNE une indemnité de licenciement calculée conformément à l'article 24, si le PNE ne remplit pas les conditions pour l'ouverture d'un droit à pension à taux plein de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPN) ou conformément à l'article 26, s'il remplit ces conditions.

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Toutefois, en cas de maladie de longue durée, au sens de la sécurité sociale, et reconnue comme telle par le médecin de l'entreprise, le navigant a droit à une prolongation de rémunération pour une durée égale à la moitié de son ancienneté, sans excéder 3 ans. Pendant cette période, le navigant est rémunéré aux $\frac{3}{4}$ de son traitement fixe mensuel.</p> <p style="text-align: center;">Article 17 Disparition. – Internement. – Instruction militaire</p> <p style="text-align: center;">17.1. Disparition</p> <p>En cas de disparition d'un navigant survenue en service, l'employeur verse à ses ayants droit le SGMM pendant 6 mois et la moitié de ce salaire pendant les mois suivants sans que ce montant soit inférieur au SMMG.</p> <p>En tout état de cause, ces versements prennent fin à la date de la reconnaissance officielle du décès ou de l'absence si celle-ci donne droit au versement du capital décès prévu par la présente convention.</p> <p style="text-align: center;">17.2. Internement. – Détention ou captivité</p> <p style="text-align: center;">17.3. Période d'instruction militaire</p> <p>Les navigants soumis à une période d'instruction militaire reçoivent pendant le temps ainsi passé sous les drapeaux, leur SMMG, déduction faite de la solde militaire perçue.</p> <p>La rémunération est faite au SGMM lorsque la période est effectuée avec l'accord de l'employeur, sous déduction de la solde militaire perçue.</p> <p>Le navigant peut être autorisé à effectuer des périodes de réserve volontaires qui ne donnent pas lieu à rémunération. Ces périodes ne s'imputent pas sur les congés annuels.</p> <p>Le temps passé sous les drapeaux compte comme temps de service, au service de l'employeur.</p>	<p>Toutefois, en cas de maladie de longue durée, au sens de la sécurité sociale, et reconnue comme telle par le médecin de l'entreprise, le PNE a droit à une prolongation de rémunération pour une durée égale à la moitié de son ancienneté, sans excéder 3 ans. Pendant cette période, le PNE est rémunéré aux $\frac{3}{4}$ de son traitement fixe mensuel.</p> <p style="text-align: center;">Article 17 Disparition. – Internement. – Réquisition par l'état et service militaire (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p style="text-align: center;">17.1. Disparition</p> <p>En cas de disparition d'un PNE survenue en service, l'employeur verse à ses ayants droit le SGMM pendant 6 mois et la moitié de ce salaire pendant les mois suivants sans que ce montant soit inférieur au SMMG.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">17.2. Inchangé</p> <p style="text-align: center;">17.3. Période de service militaire et de réquisition par l'état</p> <p>Les PNE soumis à une période de service militaire ou de réquisition par l'état reçoivent pendant le temps ainsi passé leur SMMG, déduction faite de la solde militaire ou étatique éventuellement perçue.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>Le PNE peut être autorisé à effectuer des périodes de réserve volontaires qui ne donnent pas lieu à rémunération. Ces périodes ne s'imputent pas sur les congés annuels.</p> <p>Paragraphe 4 inchangé.</p>
<p style="text-align: center;">Article 18 Positions spéciales</p> <p style="text-align: center;">18.1. Mise en disponibilité sans traitement</p> <p style="text-align: center;">18.2. Détachement (Modifié par avenant du 9 juin 2006)</p> <p>Le détachement est la position du navigant volontaire qui assure, à l'initiative de son employeur, son service à temps complet ou à temps partiel auprès d'autres sociétés ou organismes sous leur autorité opérationnelle.</p> <p>La durée en est limitée et éventuellement renouvelable.</p>	<p style="text-align: center;">Article 18 Positions spéciales</p> <p style="text-align: center;">18.1. Inchangé</p> <p style="text-align: center;">18.2. Détachement (Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</p> <p>Le détachement est la position du PNE volontaire qui assure, à l'initiative de son employeur, son service à temps complet ou à temps partiel auprès d'autres sociétés ou organismes sous leur autorité opérationnelle.</p> <p>La durée en est limitée et éventuellement renouvelable.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Le contrat de travail est maintenu, une convention de détachement est conclue entre la société d'origine et la société d'accueil.</p> <p>Le détachement à l'étranger donne lieu à un avenant au contrat de travail.</p> <p>Il continue de bénéficier des garanties figurant dans la présente convention, et en particulier des règles générales figurant à l'article 12. L'article L. 122-32-10 du code du travail ne lui est pas applicable.</p> <p style="text-align: center;">18.3. Changement de résidence consécutif à une mutation</p> <p>Les dispositions applicables au PN sont celles de la convention UIMM ou de l'accord d'entreprise ou d'un accord particulier si celles-ci sont plus favorables.</p> <p>En ce qui concerne les frais de voyage, de déménagement et d'installation, le navigant a le choix entre le régime général applicable aux cadres de son entreprise et les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – remboursement des frais de voyage pour le navigant, son conjoint et personnes à charge ; – remboursement des frais de déménagement justifiés ; – indemnité de déplacement payée au navigant sur la base forfaitaire existant dans l'entreprise, jusqu'à la date de son déménagement, sans dépasser 6 mois. <p>Au cas où le navigant décède ou est licencié avant la date effective de son déménagement, les dispositions applicables sont celles des paragraphes 12.3.6 et 12.3.7.</p> <p>Si le décès survient pendant la période comprise entre la date du déménagement et 1 an après la prise de fonction sur une nouvelle base, et que les ayants droit viennent se réinstaller dans une zone voisine de celle de l'affectation précédente, ils peuvent demander le remboursement de leurs frais de déménagement et de voyage.</p> <p>En cas de licenciement pour motif économique, après déménagement, et moins de 1 an après la prise de fonction sur une nouvelle base, et si le navigant se réinstalle avec sa famille dans une zone géographique voisine de celle de son affectation précédente, il peut demander le remboursement des frais de déménagement et de voyage pour lui et sa famille.</p> <p style="text-align: center;">18.4. Travail à temps intermittent ⁽³⁾</p> <p>⁽³⁾ Également dénommé « Temps alterné ».</p> <p>Conformément aux dispositions législatives, il est possible d'adopter pour un navigant qui en fait la demande une formule de travail à temps intermittent, sous réserve de l'accord de son employeur qui doit apprécier si ce statut particulier est compatible avec l'organisation et les charges de travail du service des essais en vol.</p>	<p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>Il continue de bénéficier des garanties figurant dans la présente convention, et en particulier des règles générales figurant à l'article 12.</p> <p style="text-align: center;">18.3. Changement de résidence consécutif à une mutation (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Les dispositions applicables au PNE sont celles de la convention UIMM ou de l'accord d'entreprise ou d'un accord particulier si celles-ci sont plus favorables.</p> <p>En ce qui concerne les frais de voyage, de déménagement et d'installation, le PNE a le choix entre le régime général applicable aux cadres de son entreprise et les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – remboursement des frais de voyage pour le PNE, son conjoint et personnes à charge ; – remboursement des frais de déménagement justifiés ; – indemnité de déplacement payée au PNE sur la base forfaitaire existant dans l'entreprise, jusqu'à la date de son déménagement, sans dépasser 6 mois. <p>Au cas où le PNE décède ou est licencié avant la date effective de son déménagement, les dispositions applicables sont celles des paragraphes 12.3.6 et 12.3.7.</p> <p>Paragraphe 5 inchangé.</p> <p>En cas de licenciement pour motif économique, après déménagement, et moins de 1 an après la prise de fonction sur une nouvelle base, et si le PNE se réinstalle avec sa famille dans une zone géographique voisine de celle de son affectation précédente, il peut demander le remboursement des frais de déménagement et de voyage pour lui et sa famille.</p> <p style="text-align: center;">18.4. Travail à temps alterné (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Conformément aux dispositions législatives, il est possible d'adopter pour un PNE qui en fait la demande une formule de travail à temps alterné, sous réserve de l'accord de son employeur qui doit apprécier si ce statut particulier est compatible avec l'organisation et les charges de travail du service des essais en vol.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Comme mentionné à l'article 6, de la présente convention, ce travail à temps intermittent fait l'objet d'un avenant au contrat de travail qui doit, en particulier, tenir compte des dispositions générales ci-après applicables au travail à temps intermittent.</p> <p>À titre d'exemples, les modalités envisageables sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 75 % : 3 mois travaillés/1 mois d'arrêt non rémunéré ; – 66 % : 2 mois travaillés/1 mois d'arrêt non rémunéré ; – 50 % : 1 mois travaillé/1 mois d'arrêt non rémunéré. <p>Rémunération : le traitement fixe mensuel – tel que défini au paragraphe 19.1, est maintenu pendant les mois travaillés au niveau du dernier mois travaillé dans le contrat à temps complet.</p> <p>La rémunération à caractère « prime de vol » – telle que définie au paragraphe 19.2, peut être fixée indépendamment du régime général adopté dans l'entreprise.</p> <p>Les diverses indemnités ou primes de transport, d'ancienneté, annuelle, etc., sont calculées « <i>pro rata temporis</i> » en fonction des mois travaillés.</p> <p>Droits à congés : les droits à congés annuels sont calculés « <i>pro rata temporis</i> » en fonction des mois travaillés.</p> <p>Les congés exceptionnels pour événements familiaux ne sont accordés que si les événements ouvrant droit à ces congés se situent pendant les mois travaillés.</p> <p>Inaptitude temporaire : les durées et modes d'indemnisation sont précisés en adaptant les dispositions de l'article 16 de la présente convention.</p> <p>Ancienneté : le calcul de l'ancienneté prend en compte les périodes d'arrêt non rémunérées.</p> <p>Si le navigant souhaite repasser d'une période de travail à temps intermittent à un travail à temps complet, l'employeur doit examiner cette demande sans être tenu d'y accéder, sauf si le contrat de travail à temps intermittent prévoyait explicitement cette possibilité ou que les dispositions légales s'appliquent.</p>	<p>Comme mentionné à l'article 6, de la présente convention, ce travail à temps alterné fait l'objet d'un avenant au contrat de travail qui doit, en particulier, tenir compte des dispositions générales ci-après applicables au travail à temps intermittent.</p> <p>Paragraphes inchangés.</p> <p>Ancienneté : le calcul de l'ancienneté ⁽³⁾ prend en compte les périodes d'arrêt non rémunérées.</p> <p>⁽³⁾ Il s'agit ici de l'ancienneté PN ; Pour les « annuités CRPN », les règles de calculs CRPN s'appliquent).</p> <p>Si le PNE souhaite repasser d'une période de travail à temps alterné à un travail à temps complet, l'employeur doit examiner cette demande sans être tenu d'y accéder, sauf si le contrat de travail à temps alterné prévoyait explicitement cette possibilité ou que les dispositions légales s'appliquent.</p>
<p style="text-align: center;">V. – RÉMUNÉRATION</p> <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Traitement fixe mensuel. – Primes de vol</p> <p>La rémunération du PN comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un traitement fixe mensuel – des primes de vol représentatives, entre autres, de la responsabilité et des risques attachés à la fonction. <p style="text-align: center;">19.1. Traitement fixe mensuel</p> <p>19.1.1. Le traitement fixe mensuel est un forfait indépendant de l'horaire pratiqué dans l'entreprise pour les autres personnels.</p>	<p style="text-align: center;">V. – RÉMUNÉRATION</p> <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Traitement fixe mensuel. – Primes de vol (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>La rémunération du PNE comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un traitement fixe mensuel ; – des primes de vol représentatives, entre autres, de la responsabilité et des risques attachés à la fonction. <p style="text-align: center;">19.1. Traitement fixe mensuel</p> <p>19.1.1. Le traitement fixe mensuel est un forfait indépendant de l'horaire pratiqué dans l'entreprise pour les autres personnels.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>Les navigants bénéficient des augmentations générales et individuelles dans les mêmes conditions que les autres personnels cadres de leur entreprise.</p> <p>19.1.2. Leur traitement ne peut être inférieur aux minima du tableau ci-après, exprimés en valeurs au 1^{er} janvier 2006.</p> <p style="text-align: center;">Grille des planchers de traitement fixe mensuel Valeur au 1^{er} janvier 2012</p> <p>Les traitements minimaux du tableau ci-dessus suivent l'évolution de la valeur du point représentant l'évolution du traitement minimal annuel déterminé en annexe à la convention UIMM.</p> <p>Dans le cas où le barème du traitement minimal annuel applicable au 1^{er} janvier de l'année « n » ne serait pas publié par l'UIMM, la commission paritaire visée à l'article 28 se réunit pour fixer, avant le 31 mars de la même année, un coefficient d'évolution des traitements minimaux.</p> <p>19.1.3. La durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention d'une licence ou d'une qualification Essais – Réceptions, les périodes d'interruption dans l'activité Essais. – Réceptions et dans la spécialité du navigant professionnel devant être déduites.</p> <p>Dans le cas de changement de spécialité, l'ancienneté antérieure servant au calcul des échelons est conservée, à l'exception du cas du changement de l'une des spécialités ingénieur/expérimentateur/mécanicien, vers l'une des spécialités pilote, où seule la moitié de l'ancienneté est prise en compte.</p> <p>Ceci ne peut cependant avoir pour effet de diminuer le traitement fixe mensuel (tableau 19.1.2) ni la position de reclassement en cas d'inaptitude (tableau 23.1).</p> <p>Dans le cas d'un navigant détenteur d'une carte de stagiaire avec autorisation de voler seul à bord dans sa spécialité, la durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention de ladite autorisation, étant entendu que la durée du stage homologué ultérieur nécessaire à l'obtention de la licence ou qualification est déduite.</p> <p style="text-align: center;">19.2. Primes de vol (modifié par avenants du 25 mai 2004 et 1^{er} février 2012)</p> <p>Le montant des primes de vol ne peut être inférieur à ce qui constitue le minimum garanti mensuel moyen de primes de vol défini par la réglementation en vigueur et rappelé au paragraphe 20.1.</p> <p>19.2.1. Régime à caractère forfaitaire de prime de vol La règle générale est la fixation forfaitaire du montant des primes de vol, ce montant forfaitaire de primes de vol étant, ou non, fonction de l'activité aérienne réelle de chaque navigant, ainsi que de vols dans des conditions climatiques extrêmes, sur des aéronefs non climatisés.</p>	<p>Les PNE bénéficient des augmentations générales et individuelles dans les mêmes conditions que les autres personnels cadres de leur entreprise.</p> <p>19.1.2. Leur traitement ne peut être inférieur aux minima du tableau en annexe I (*).</p> <p style="text-align: center;">(*) Grille des planchers de traitement fixe mensuel Valeur au 1^{er} janvier 2018</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE I</p> <p>Ces traitements minimaux du tableau de l'annexe I suivent l'évolution de la valeur du point représentant l'évolution du traitement minimal annuel déterminé en annexe à la convention UIMM.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>19.1.3. La durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention d'une licence ou d'une qualification Essais. – Réceptions, les périodes d'interruption dans l'activité Essais. – Réceptions et dans la spécialité du PNE devant être déduites.</p> <p>Dans le cas de changement de spécialité, l'ancienneté antérieure servant au calcul des échelons est conservée, à l'exception du cas du changement de l'une des spécialités ingénieur/expérimentateur/mécanicien, vers l'une des spécialités pilote, où seule la moitié de l'ancienneté non-pilote doit être prise en compte.</p> <p>Ceci ne peut cependant avoir pour effet de diminuer le traitement fixe mensuel du tableau de l'annexe I ni la position de reclassement en cas d'inaptitude (tableau 23.1).</p> <p>Dans le cas d'un PNE détenteur d'une carte de stagiaire avec autorisation de voler seul à bord dans sa spécialité, la durée de fonction est déterminée à compter de l'obtention de ladite autorisation, étant entendu que la durée du stage homologué ultérieur nécessaire à l'obtention de la licence ou qualification est déduite.</p> <p style="text-align: center;">19.2. Primes de vol (modifié par avenants du 25 mai 2004 et 1^{er} février 2012)</p> <p>Paragraphe inchangé.</p> <p>19.2.1. Régime à caractère forfaitaire de prime de vol La règle générale est la fixation forfaitaire du montant des primes de vol, ce montant forfaitaire de primes de vol étant, ou non, fonction de l'activité aérienne réelle de chaque PNE, ainsi que de vols dans des conditions climatiques extrêmes, sur des aéronefs non climatisés.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>L'accord fixant le forfait est négocié directement entre l'employeur et le ou les délégués syndicaux du PN de l'entreprise, ou à défaut, les délégués du PN de l'entreprise, ou à défaut l'ensemble du PN de l'entreprise.</p> <p>Quand un tel accord a été adopté dans une entreprise, il reste en vigueur pour une durée minimale de 5 ans à la suite de laquelle il est reconduit par tacite reconduction.</p> <p>À l'issue de cette première période d'application, l'accord peut être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre des parties signataires.</p> <p>En cas de dénonciation, l'accord reste applicable jusqu'à la fin de la première année civile suivant celle de la dénonciation.</p> <p>Pendant la période d'application de l'accord, il reste toujours possible de le modifier par accord entre les parties signataires.</p> <p>L'accord de forfait dans chaque entreprise doit prévoir une disposition pour la revalorisation annuelle. À défaut de l'existence d'une telle disposition, cette revalorisation serait effectuée sur la base des augmentations des cadres de ladite entreprise.</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 ⁽⁴⁾ <p>⁽⁴⁾ Ci-après appelé protocole avions.</p> <ul style="list-style-type: none"> – protocole relatif aux primes de vols effectués sur hélicoptère ⁽⁵⁾. <p>⁽⁵⁾ Ci-après appelé protocole hélicoptères.</p> <p>Pour l'application de ces protocoles, la revalorisation annuelle de la prime du 1^{er} pilote (telle que définie au chapitre 5 du protocole avions et au chapitre 8 du protocole hélicoptères) est fixée, chaque année, au cours du 1^{er} 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, TURBOMECA et Thales Systèmes Aéroportés ; – des augmentations générales des cadres de ces mêmes entreprises ; – des augmentations des cadres ⁽⁶⁾ de ces mêmes entreprises (sommés des augmentations générales et individuelles). <p>⁽⁶⁾ Les cadres considérés sont ceux qui figurent dans le tableau de concordance défini par l'article 23.1.</p> <p>Dans les trois cas, le calcul de la base utilise la pondération suivante :</p> <p>Airbus : 30 % ; Eurocopter : 25 % ; Dassault Aviation : 25 % ; TURBOMECA : 10 % ; Thales Systèmes Aéroportés : 10 %.</p>	<p>L'accord fixant le forfait est négocié directement entre l'employeur et le ou les délégués syndicaux du PNE. de l'entreprise, ou à défaut, les délégués du PNE. de l'entreprise, ou à défaut l'ensemble du PNE de l'entreprise.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p> <p>Paragraphe 4 inchangé.</p> <p>Paragraphe 5 inchangé.</p> <p>Paragraphe 6 inchangé.</p> <p>Paragraphe 8 inchangé.</p> <p>19.2.2. Dans le cas où il ne serait pas possible d'aboutir à un accord entre l'employeur et son P.N. 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 ⁽⁴⁾ <p>⁽⁴⁾ Ci-après appelé protocole avions.</p> <ul style="list-style-type: none"> – protocole relatif aux primes de vols effectués sur hélicoptère ⁽⁵⁾ <p>⁽⁵⁾ Ci-après appelé protocole hélicoptères.</p> <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 1^{er} 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, Airbus Helicopter, Dassault Aviation, Safran et Thales DMS France ; – des augmentations générales des cadres de ces mêmes entreprises ; – des augmentations des cadres ⁽⁶⁾ de ces mêmes entreprises (sommés des augmentations générales et individuelles). <p>⁽⁶⁾ Les cadres considérés sont ceux qui figurent dans le tableau de concordance défini par l'article 23.1.</p> <p>Dans les trois cas, le calcul de la base utilise la pondération suivante :</p> <p>Airbus : 30 % ; Airbus Helicopter 25 % ; Dassault Aviation : 25 % ; Safran : 10 % ; Thales DMS France : 10 %.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<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 8 du protocole avions et au chapitre 9 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 style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;">Salaire mensuel minimum garanti. – Salaire global mensuel moyen</p> <p>Le code de l'aviation civile dans son article A 423.1 définit comme suit le salaire mensuel minimum garanti et le salaire global mensuel moyen, respectivement dénommés SMMG et SGMM dans la présente convention.</p> <p style="text-align: center;">20.1. SMMG</p> <p>Les éléments de rémunération à retenir sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> – traitement fixe mensuel ; – minimum garanti mensuel moyen de primes de vols. <p>a) égal au traitement fixe mensuel pour les pilotes ; toutefois ce minimum garanti sera abaissé à 50 % du traitement fixe mensuel pour une activité exercée sur des avions à moteurs à pistons, d'un poids inférieur à 3 tonnes et d'une puissance inférieure à 700 CV.</p> <p>b) égal à 60 % du traitement fixe mensuel pour les ingénieurs ;</p> <p>c) égal à 50 % du traitement fixe mensuel pour les mécaniciens et expérimentateurs.</p> <p style="text-align: center;">20.2. SGMM</p> <p>Les éléments de rémunération à retenir sont un vingt-quatrième des rémunérations totales perçues soit au titre des périodes d'activité, soit pendant les congés, au cours des 24 mois précédant le mois au cours duquel les fonctions ont été interrompues, compte tenu des variations de salaires intervenues au cours des 24 mois pris en considération, à l'exclusion de toutes indemnités constituant un remboursement de frais professionnels, telles que : indemnités de déplacement, d'habillement, de voiture, de mutation, etc.</p> <p>La définition ci-dessus du SGMM est celle applicable à un navigant dont la rémunération « Primes de vol » est conforme aux dispositions du paragraphe 19.2.2.</p>	<p>Paragraphe 10 inchangé.</p> <p>Paragraphe 11 inchangé.</p> <p>Paragraphe 12 inchangé.</p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;">Salaire mensuel minimum garanti. – Salaire global mensuel moyen (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Paragraphe inchangé.</p> <p style="text-align: center;">20.1. SMMG</p> <p>Les éléments de rémunération à retenir sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> – traitement fixe mensuel ; – minimum garanti mensuel moyen de primes de vols ; <p>– égal au traitement fixe mensuel pour les pilotes d'essais (FTR1 & 2) ; toutefois ce minimum garanti sera abaissé à 50 % du traitement fixe mensuel pour une activité exercée sur des avions à moteurs à pistons, d'un poids inférieur à 3 tonnes et d'une puissance inférieure à 700 CV ;</p> <p>– égal à 60 % du traitement fixe mensuel pour les ingénieurs navigants (LFTE1 (*) – INE) ;</p> <p>– égal à 50 % du traitement fixe mensuel pour les mécaniciens et expérimentateurs (LFTE1 – MNE ENEA ; LFTE2- MNR ENEB). ;</p> <p>– fixé par l'employeur pour les autres catégories de PNE.</p> <p style="text-align: center;">20.2. SGMM</p> <p>Les éléments de rémunération à retenir sont 1/24^e des rémunérations totales perçues soit au titre des périodes d'activité, soit pendant les congés, au cours des 24 mois précédant le mois au cours duquel les fonctions ont été interrompues, compte tenu des variations de salaires intervenues au cours des 24 mois pris en considération, à l'exclusion de toutes indemnités constituant un remboursement de frais professionnels, telles que : indemnités de déplacement, d'habillement, de voiture, de mutation, etc.</p> <p>La définition ci-dessus du SGMM est celle applicable à un PNE dont la rémunération « Primes de vol » est conforme aux dispositions du paragraphe 19.2.2.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p>En revanche, quand un navigant est adhérent d'un accord fixant forfaitairement le montant des primes de vol conformément aux dispositions du paragraphe 19.2.1, le SGMM est représenté par l'addition du traitement fixe mensuel et du forfait de primes de vol à leurs valeurs à la date à laquelle les fonctions sont interrompues, ainsi que des autres primes habituellement perçues par l'intéressé.</p> <p style="text-align: center;">Article 21 Assurances. – Retraite. – Sécurité sociale <i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 25 mai 2004 et 1^{er} février 2012)</i></p> <p>21.1. Les employeurs doivent obligatoirement affilier les navigants aux différents organismes de sécurité sociale, ainsi qu'à la C.R.P.N.</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>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.</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 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 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 C.R.P.N.</p>	<p>En revanche, quand un PNE est adhérent d'un accord fixant forfaitairement le montant des primes de vol conformément aux dispositions du paragraphe 19.2.1, le SGMM est représenté par l'addition du traitement fixe mensuel et du forfait de primes de vol à leurs valeurs à la date à laquelle les fonctions sont interrompues, ainsi que des autres primes habituellement perçues par l'intéressé.</p> <p style="text-align: center;">Article 21 Assurances. – Retraite. – Sécurité sociale <i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 25 mai 2004, du 1^{er} février 2012 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>21.1. Les employeurs doivent obligatoirement affilier les PNE aux différents organismes de sécurité sociale, ainsi qu'à la C.R.P.N.</p> <p>21.2. Les employeurs ont obligation de garantir aux PNE 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 PNE 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 des PNE.</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 PNE.</p> <p>Le GIFAS négocie et propose un contrat-cadre couvrant le risque « décès, incapacité permanente et perte d'aptitude médicale définitive » qui est mis à la disposition, de manière non obligatoire, de ses sociétés adhérentes.</p> <p>21.3. Le PNE peut en outre, dans la limite du plafond fixé par les assureurs, soit 1 299 993,00 € (valeur 2018) 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 470 897,79 € (valeur 2018), 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 470 897,79 € (valeur 2018), la totalité des primes est à la charge du PN.</p> <p>Le montant de 470 897,79 € est revalorisé automatiquement au début de chaque année proportionnellement au plafond fixé pour le calcul des cotisations de la C.R.P.N.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 (en gras dans le texte ci-dessous)
<p>21.4. 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.</p> <p>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>21.5. 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>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.</p> <p>21.6. Les copies des contrats d'assurance souscrits par l'employeur au profit du navigant lui sont remises.</p>	<p>21.4. Par ailleurs, les employeurs doivent affilier leurs PNE 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.</p> <p>Paragraphes inchangés.</p> <ul style="list-style-type: none"> – employeurs et PNE : répartition paritaire du montant de la prime calculée sur la tranche comprise entre le plafond de la sécurité sociale et le plafond AGIRC. <p>Paragraphe inchangé.</p> <p>21.5. Les employeurs mettent à la disposition du PNE les moyens administratifs pour la gestion de l'assurance « Perte de licence temporaire » que les PNE auraient éventuellement contractée.</p> <p>Paragraphe inchangé.</p> <p>21.6. Les copies des contrats d'assurance souscrits par l'employeur au profit du PNE lui sont remises.</p>
<p>VI. – RUPTURE DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p>Article 22 Préavis</p> <p>Pendant la période de préavis, et sauf cas d'incapacité physique, le travail aérien mensuel effectué par le navigant doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du PN de l'entreprise.</p> <p>En cas d'incapacité physique reconnue par le CEMPN, puis éventuellement par le conseil médical de l'aéronautique civile, et en l'absence d'arrêt de travail, l'employeur peut confier au navigant déclaré inapte au travail aérien des tâches à effectuer pendant la durée de son préavis.</p> <p>L'employeur peut également dispenser le navigant d'effectuer le préavis, mais, dans ce cas, il doit lui verser immédiatement et en une seule fois une indemnité compensatrice de délai-congé, calculée, pour la durée totale du préavis, sur la base du SGMM calculé à la date de son départ.</p>	<p>VI. – RUPTURE DU CONTRAT DE TRAVAIL</p> <p>Article 22 Préavis (Modifié par avenant du 15 mai 2018)</p> <p>Pendant la période de préavis, et sauf cas d'incapacité physique, le travail aérien mensuel effectué par le PNE doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du PN de l'entreprise.</p> <p>En cas d'incapacité physique reconnue par le CEMPN, puis éventuellement par le conseil médical de l'aéronautique civile, et en l'absence d'arrêt de travail, l'employeur peut confier au PNE déclaré inapte au travail aérien des tâches à effectuer pendant la durée de son préavis.</p> <p>L'employeur peut dispenser le PNE d'effectuer le préavis, mais, dans ce cas, il doit lui verser immédiatement et en une seule fois une indemnité compensatrice de délai-congé, calculée, pour la durée totale du préavis, sur la base du SGMM calculé à la date de son départ.</p>

TEXTE INITIAL	MODIFICATIONS AU 15 MAI 2018 <i>(en gras dans le texte ci-dessous)</i>
<p align="center">Article 23</p> <p>Inaptitude physique définitive prononcée par le conseil médical de l'aéronautique civile</p> <p><i>(Modifié en dernier lieu par avenant du 9 juin 2006)</i></p> <p>Le navigant est reclassé dans un emploi au sol, sans diminution du traitement fixe mensuel au moment de son reclassement. Celui-ci s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la convention collective ingénieurs et cadres de la métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau ci-après), et donne lieu à un avenant au contrat de travail. Il est entendu que le navigant peut refuser ce reclassement. Il est alors licencié suivant les dispositions fixées à l'article 24.</p>	<p align="center">Article 23</p> <p>Inaptitude physique définitive prononcée par le conseil médical de l'aéronautique civile</p> <p><i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Le PNE est reclassé dans un emploi au sol, sans diminution du traitement fixe mensuel au moment de son reclassement. Celui-ci s'effectue dans les positions hiérarchiques figurant dans la convention collective ingénieurs et cadres de la métallurgie suivant le tableau de concordance minimum (voir tableau ci-après), et donne lieu à un avenant au contrat de travail. Il est entendu que le PNE peut refuser ce reclassement. Il est alors licencié suivant les dispositions fixées à l'article 24.</p> <p>Dans le cas d'un CDD, le reclassement est aussi proposé pour la durée restante du contrat CDD au moment de la perte d'aptitude.</p>

TABLEAU DE CONCORDANCE		TABLEAU DE CONCORDANCE	
Classification	Position	Classification	Position
PILOTES D'ESSAIS EXPÉRIMENTAUX 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre III A Cadre III A Cadre III B Cadre III B Cadre III B	PILOTES D'ESSAIS EXPÉRIMENTAUX – FTR1 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre III A Cadre III A Cadre III B Cadre III B Cadre III B
PILOTES D'ESSAIS PILOTES DE RÉCEPTION PILOTES D'ESSAIS D'AVIONS LÉGERS 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre II (114) Cadre II (120) Cadre III A Cadre III A Cadre III A	PILOTES D'ESSAIS – FTR2 PILOTES DE RÉCEPTION PILOTES D'ESSAIS D'AVIONS LÉGERS 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre II (114) Cadre II (120) Cadre III A Cadre III A Cadre III A
INGÉNIEURS NAVIGANTS D'ESSAIS 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre II (130) Cadre III A Cadre III A Cadre III B Cadre III B	INGÉNIEURS NAVIGANTS D'ESSAIS – LFTE1* 1 ^{er} échelon 2 ^e échelon 3 ^e échelon 4 ^e échelon 5 ^e échelon	Cadre II (130) Cadre III A Cadre III A Cadre III B Cadre III B

<p>MÉCANICIENS NAVIGANTS D'ESSAIS</p> <p>EXPÉRIMENTATEURS NAVIGANTS D'ESSAIS</p> <p>1^{er} échelon</p> <p>2^e échelon</p> <p>3^e échelon</p> <p>4^e échelon</p> <p>5^e échelon</p>	<p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (108)</p> <p>Cadre II (114)</p> <p>Cadre II (120)</p> <p>Cadre III A</p>	<p>MÉCANICIENS NAVIGANTS D'ESSAIS – LFTE1</p> <p>EXPÉRIMENTATEURS NAVIGANTS D'ESSAIS A & B (LFTE 1 & 2)</p> <p>1^{er} échelon</p> <p>2^e échelon</p> <p>3^e échelon</p> <p>4^e échelon</p> <p>5^e échelon</p>	<p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (108)</p> <p>Cadre II (114)</p> <p>Cadre II (120)</p> <p>Cadre III A</p>
<p>MÉCANICIENS NAVIGANTS DE RÉCEPTION</p> <p>1^{er} échelon</p> <p>2^e échelon</p> <p>3^e échelon</p> <p>4^e échelon</p> <p>5^e échelon</p>	<p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (108)</p> <p>Cadre II (120)</p>	<p>MÉCANICIENS NAVIGANTS DE RÉCEPTION – LFTE2</p> <p>1^{er} échelon</p> <p>2^e échelon</p> <p>3^e échelon</p> <p>4^e échelon</p> <p>5^e échelon</p>	<p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (100)</p> <p>Cadre II (108)</p> <p>Cadre II (120)</p>
<p>Article 24</p> <p>Indemnité de licenciement</p> <p><i>(Modifié par avenant du 9 juin 2006)</i></p> <p>Hormis le cas de faute grave ou lourde, le personnel licencié a droit à une indemnité de licenciement dont le montant varie en fonction de son ancienneté, et comprenant, s'il y a lieu, la période des services aériens effectués dans l'entreprise, avec une carte de stagiaire essais/réceptions, avec autorisation de voler seul à bord, la période de stage homologué nécessaire à l'obtention de la licence étant déduite.</p> <p>Le non-renouvellement des licences réglementaires par la faute caractérisée du navigant entraîne <i>ipso facto</i> la résiliation sans indemnité du contrat de travail.</p> <p>1°, 2°, 3°</p> <p>Article 25</p> <p>Reclassement au sol du personnel navigant</p> <p><i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et 1^{er} février 2012)</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		<p>Article 24</p> <p>Indemnité de licenciement</p> <p><i>(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Paragraphe 1 inchangé.</p> <p>Le non-renouvellement des licences réglementaires par la faute caractérisée du PNE entraîne <i>ipso facto</i> la résiliation sans indemnité du contrat de travail.</p> <p>1°, 2°, 3° inchangés.</p> <p>Article 25</p> <p>Reclassement au sol du PNE</p> <p><i>(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006, du 1^{er} février 2012 et du 15 mai 2018)</i></p> <p>Pour les PNE employés en CDI, compte tenu de la spécificité de l'activité du PNE et au regard des exigences relatives à l'exercice de ce métier, il peut être décidé de mettre fin à l'activité aérienne du PNE.</p> <p>Paragraphe 2 inchangé.</p> <p>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.</p>	

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.

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.

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.

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.

Le reclassement donne lieu à un avenant au contrat de travail conclu selon les dispositions conventionnelles sus-visées.

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.

Article 26

Retraite

(Modifié en dernier lieu par avenant du 9 juin 2006)

26.1 : Départ à la retraite à l'initiative du salarié

Le navigant perçoit une indemnité de départ en retraite qui est fonction de son ancienneté en tant que PN dans l'entreprise.

Cette indemnité est égale à 1 demi-mois de SMMG par année de présence avec un maximum de 9 mois. Si cette indemnité était inférieure à celle prévue par la convention UIMM, ou par l'accord d'entreprise, calculée en tenant compte de l'ancienneté totale des services dans l'entreprise sur la base du traitement fixe mensuel, ce serait cette dernière indemnité qui serait versée sans cumul possible avec l'indemnité ci-dessus.

Dans le cas où le **PNE** 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.

Lorsqu'un **PNE** 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.

Si le **PNE** remplit les conditions d'une pension de retraite CRPN à taux plein, le reclassement s'effectue assorti d'une garantie d'application du régime **PNE** 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.

Paragraphe 7 inchangé.

En cas de licenciement dans l'intervalle, l'indemnité de licenciement due au titre **PNE**, est calculée au jour d'arrêt de l'activité **PNE** 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.

Article 26

Retraite

(Modifié en dernier lieu par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)

26.1 : Départ à la retraite à l'initiative du salarié

Le **PNE** perçoit une indemnité de départ en retraite qui est fonction de son ancienneté en tant que **PNE** dans l'entreprise.

Paragraphe 2 inchangé.

26.2 : Mise à la retraite à l'initiative de l'employeur

La mise à la retraite, à l'initiative de l'employeur, du navrant qui, ayant atteint au moins l'âge fixé au premier alinéa de l'article L. 351-1 du code de la sécurité sociale, peut bénéficier d'une pension de vieillesse à taux plein au sens du code de la sécurité sociale et qui remplit les conditions d'une retraite CRPN à taux plein ne constitue pas un licenciement lorsque cette mise à la retraite s'accompagne de l'une des six dispositions prévues par l'article 31.2 de la convention collective des ingénieurs et cadres de l'UIMM.

Cette mise à la retraite ouvre droit à une indemnité de mise à la retraite supérieure de 1 mois à l'indemnité de départ à la retraite telle que définie à l'article 26.1. Si cette indemnité était inférieure à celle prévue par la convention UIMM, ou par l'accord d'entreprise, calculée en tenant compte de l'ancienneté totale des services dans l'entreprise sur la base du traitement fixe mensuel, ce serait cette dernière indemnité qui serait versée sans cumul possible avec l'indemnité ci-dessus.

Article 27

Démission. – Décès

(Modifié par avenant du 9 juin 2006)

a) Démission

b) Décès :

L'employeur s'efforce d'obtenir la liquidation rapide du capital dû aux ayants droit et fait éventuellement les avances nécessaires dès l'instant où les ayants droit sont connus en fonction des désignations faites par le navrant.

En cas de décès survenu à l'occasion du service, qu'il s'agisse d'accident en vol, à terre ou sur mer, l'employeur est tenu de se conformer aux volontés exprimées par le navrant ou par sa famille. Tous les frais de la cérémonie et de l'inhumation sont à la charge de l'employeur, et ce pour une classe convenable. L'employeur est tenu d'assurer à ses frais, le transport du corps au lieu d'inhumation désigné en France par la famille, même si le décès a lieu à l'étranger.

26.2 : Mise à la retraite à l'initiative de l'employeur

La mise à la retraite, à l'initiative de l'employeur, du **PNE** qui, ayant atteint au moins l'âge fixé au 1^{er} alinéa de l'article L. 351-1 du code de la sécurité sociale, peut bénéficier d'une pension de vieillesse à taux plein au sens du code de la sécurité sociale et qui remplit les conditions d'une retraite CRPN à taux plein ne constitue pas un licenciement lorsque cette mise à la retraite s'accompagne de l'une des 6 dispositions prévues par l'article 31.2 de la convention collective des ingénieurs et cadres de l'UIMM.

Paragraphe 2 inchangé.

Article 27

Démission. – Décès

(Modifié par avenants du 9 juin 2006 et du 15 mai 2018)

a) Inchangé

b) Décès :

L'employeur s'efforce d'obtenir la liquidation rapide du capital dû aux ayants droit et fait éventuellement les avances nécessaires dès l'instant où les ayants droit sont connus en fonction des désignations faites par le **PNE**.

En cas de décès survenu à l'occasion du service, qu'il s'agisse d'accident en vol, à terre ou sur mer, l'employeur est tenu de se conformer aux volontés exprimées par le **PNE** ou par sa famille. Tous les frais de la cérémonie et de l'inhumation sont à la charge de l'employeur, et ce pour une classe convenable. L'employeur est tenu d'assurer à ses frais, le transport du corps au lieu d'inhumation désigné en France par la famille, même si le décès a lieu à l'étranger.

VII. – COMMISSION PARITAIRE-ARBITRAGE

Article 28

Commission paritaire

(Modifié par avenant du 21 décembre 2001)

Il est créé une commission paritaire composée de 5 membres désignés par le GIFAS et 5 membres désignés par le SNPNAC, et présidée par le président de la commission du personnel navigant du GIFAS.

Cette commission a pour mission, outre celle définie à l'article 19 :

1) D'étudier, mettre au point et établir tout projet de convention nouvelle ou de modification à la présente convention, proposé dans les conditions prévues à l'article 3.

Si par suite de désaccord, les travaux de la commission paraissent ne pas pouvoir progresser, la commission peut à titre consultatif, recourir à l'arbitrage dans les conditions définies ci-dessous, à l'article 29.

2) De tenter la conciliation dans les litiges qui lui sont soumis par l'une des parties contractantes, qu'il s'agisse d'un différend collectif ou individuel.

Dans le cas où le litige concerne l'activité aérienne, la représentation du GIFAS doit comprendre deux navigants ou anciens navigants d'Essais-Réception.

La commission, saisie à la requête de la partie la plus diligente, doit statuer dans un délai de 2 mois.

Article 29

Arbitrage

Le recours à l'arbitrage peut avoir lieu dans deux cas :

Premier cas : lorsque la commission paritaire a décidé, dans les cas prévus à l'article 28, de demander un avis consultatif à un tribunal arbitral afin de permettre à ses travaux de se poursuivre.

L'une des parties peut imposer à l'autre le recours à l'arbitrage consultatif lorsque la commission paritaire, saisie depuis 6 mois au moins, n'a pas concilié les points de vue. Le délai est porté à 12 mois dans le cas de refonte complète de la convention collective.

L'avis émis par le tribunal arbitral doit être soumis à la commission paritaire dans le délai de 2 mois ; si l'une des parties refuse d'entériner cet avis ou toute solution intermédiaire proposée par la commission paritaire, il est dressé procès-verbal de l'impossibilité définitivement constatée de parvenir à un accord.

VII. – COMMISSION PARITAIRE-ARBITRAGE

Article 28

Commission paritaire

(Modifié par avenants du 21 décembre 2001 et du 15 mai 2018)

Il est créé une commission paritaire composée de 5 membres désignés par le GIFAS et 5 membres désignés **par les syndicats représentatifs au collège PNE**, et présidée par le président de la commission du personnel navigant du GIFAS.

Cette commission a pour mission, outre celle définie à l'article 19 :

1) Inchangé.

2) Paragraphe 1 inchangé.

Dans le cas où le litige concerne l'activité aérienne, la représentation du GIFAS doit comprendre 2 **PNE** ou anciens **PNE**.

2) Paragraphe 3 inchangé.

Article 29

Arbitrage

(Modifié par avenant du 15 mai 2018)

Premier cas inchangé.

<p>Deuxième cas : lorsque, dans le cas prévu au paragraphe 28.2, la commission paritaire échoue dans son rôle de conciliation, la partie la plus diligente fait connaître à l'autre sa décision de recours à l'arbitrage.</p> <p>Procédure d'arbitrage :</p> <p>Dans l'un ou l'autre cas, la procédure d'arbitrage est la même.</p> <p>Dans les 15 jours de la décision de recourir à l'arbitrage prise par l'une des parties, le GIFAS et le SNPNAC désignent chacun un arbitre : les deux arbitres ainsi désignés choisissent, dans les 15 jours de leur nomination, un troisième arbitre pour compléter le tribunal arbitral.</p> <p>Dans le cas où l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre ou si les deux arbitres désignés ne peuvent se mettre d'accord sur le nom du 3e arbitre, la partie la plus diligente saisit, par simple requête, le président de la cour d'appel de Paris afin de voir désigner par lui soit le 2e arbitre, soit le 3e arbitre.</p> <p>Le tribunal arbitral ainsi composé doit réunir les parties dans le mois de sa constitution. Il doit statuer, sous forme d'avis ou de sentence suivant la nature de l'arbitrage, dans les 3 mois à compter de sa première réunion.</p>	<p>Deuxième cas inchangé.</p> <p>Procédure d'arbitrage :</p> <p>Dans l'un ou l'autre cas, la procédure d'arbitrage est la même.</p> <p>Dans les 15 jours de la décision de recourir à l'arbitrage prise par l'une des parties, le GIFAS désigne un arbitre et le/les syndicats désignent ensemble un arbitre les représentants : les 2 arbitres ainsi désignés choisissent, dans les 15 jours de leur nomination, un 3^e arbitre pour compléter le tribunal arbitral.</p> <p>Paragraphe 3 inchangé.</p> <p>Paragraphe 4 inchangé.</p>
VIII. – DATE DE PRISE D'EFFET ET PUBLICITÉ	VIII. – Inchangé.

Fait à Paris, le 15 mai 2018.

(Suivent les signatures.)

ANNEXE I

GRILLE DES PLANCHERS DE TRAITEMENT FIXE MENSUEL VALEUR AU 1^{ER} JANVIER 2018

CLASSIFICATION	SALAIRE MINIMUM €	CLASSIFICATION	SALAIRE MINIMUM €
Pilotes d'essais Expérimentaux (FTR1 ou PEX)		Pilotes d'essais (FTR2 ou PE)	
1 ^{er} échelon	4 981	1 ^{er} échelon	3 990
2 ^e échelon	5 478	2 ^e échelon	4 390
3 ^e échelon	6 228	3 ^e échelon	4 945
4 ^e échelon	6 973	4 ^e échelon	5 584
5 ^e échelon	7 469	5 ^e échelon	5 982
(LFTE-1* ou INE-A)		(LFTE-2 ou MNR ou ENE-B)	
1 ^{er} échelon	4 661	1 ^{er} échelon	3 117
2 ^e échelon	5 359	2 ^e échelon	3 583
3 ^e échelon	6 059	3 ^e échelon	4 051
4 ^e échelon	6 757	4 ^e échelon	4 516
5 ^e échelon	7 219	5 ^e échelon	4 828
(LFTE-1 – MNE ou ENA-A)			
1 ^{er} échelon	3 155		
2 ^e échelon	3 630		
3 ^e échelon	4 102		
4 ^e échelon	4 585		
5 ^e échelon	4 886		
(*) LFTE1 : s'entend comme un LFTE1 équivalent à un INE (même qualification et/ou même privilèges).			

Le 1^{er} échelon commence le 1^{er} jour de la 1^{re} année de fonction.

Le 2^e échelon commence le 1^{er} jour de la 3^e année de fonction.

Le 3^e échelon commence le 1^{er} jour de la 5^e année de fonction.

Le 4^e échelon commence le 1^{er} jour de la 10^e année de fonction.

Le 5^e échelon commence le 1^{er} jour de :

- la 15^e année de fonction pour les spécialités « pilotes ».
- la 17^e année de fonction pour les autres spécialités.

Les appellations FTR1/2 et LFTE1/2 désignent les qualifications (ratings) et fonctions (LFTE) définies respectivement dans les Part FCL et Part 21 de la réglementation européenne des essais en vol.