AIRFRANCE

DIRECTION GENERALE DES RESSOURCES HUMAINES

ACCORD RELATIF AU REGIME DE TRAVAIL EN TEMPS ALTERNE DES PILOTES

Préambule

Le protocole Instructeur Pilote signé le 13 mai 2019 prévoit en son article 2.3.1, que l'accord relatif au régime de travail en temps alterné des Pilotes du 20 février 2014 soit révisé, afin de permettre l'accès au temps de travail alterné fractionné 23/30ème pour les instructeurs long-courrier.

Les parties signataires ont donc convenu de réviser l'accord relatif au régime de travail en temps alterné des Pilotes du 20 février 2014, le présent accord s'y substituant.

Par ailleurs le présent accord intègre les révisions de l'accord relatif au régime de travail en temps alterné des Pilotes du 20 février 2014 effectuées :

- Par l'article 4 « TTA » du titre 2 de l'accord Trust Together Pilote du 18 juillet 2017,
- Par l'article 1 « Augmentation des quotas de temps de travail alterné (TTA) » du chapitre 8 de l'accord catégoriel Pilote 2019 du 22 février 2019,
- Par l'article 1 « Mesures Long-courrier » point 1.2.1 du chapitre 7 de l'accord catégoriel Pilote 2019 du 22 février 2019, relatif à la superposition du RPC sur du temps alterné.

Cet accord révise également l'article 3 point 6 de l'avenant 2 à l'accord Bases Province PNT du 20 juillet 2015 en matière de travail à temps alterné.

Le présent accord se substitue ainsi à toutes ces dispositions conventionnelles qu'il intègre et qu'il révise.

L'activité à temps alterné (appelée Temps de Travail Alterné « TTA »), est mise en œuvre afin de répondre aux aspirations des pilotes.

Les Pilotes peuvent bénéficier d'une activité à temps alterné au travers de deux options :

- Temps de Travail Alterné «TTA par mois entiers » : périodes d'inactivité par mois entier

- Temps de Travail Alterné fractionné « TTA fractionné » : périodes d'inactivité sans solde par mois

Ces deux régimes sont applicables aux pilotes sollicitant un congé parental d'éducation.

Le présent accord a pour objet de définir les modalités de ces deux régimes, les conditions d'accès et les droits associés en complément des dispositions conventionnelles applicables.

1. DEFINITIONS

Emploi : Pilote de ligne
Fonction : Commandant de Bord (CDB) ou Officier Pilote de Ligne (OPL)
Spécialité : ICPL, TRI OPL

1.1 « TTA par mois entiers »

Le « TTA par mois entiers » comporte une succession de périodes d'activité et de périodes d'inactivité sans solde sous forme de mois civils complets, strictement réparties sur les 12 mois d'une année civile, et permettant d'assurer selon une alternance, 9, 10, ou 11 mois calendrier d'activité, soit respectivement 75%, 83% ou 92% d'activité, selon les régimes définis ci-après.
Les mois d'inactivité attribués aux ICPL, TRI OPL, LTC, CRM Trainer Pilote et LPE sont comptabilisés dans la durée des cycles respectifs d'instruction, de LTC, de CRM Trainer Pilote et de LPE.

1.1.1 Régime à 75%

Le « TTA par mois entiers » à 75%, défini sur l'année civile et accordé pour une durée indéterminée, correspond à 3 mois d'inactivité sans solde par année civile.

Ce régime n'est pas offert aux ICPL et aux TRI OPL

Les positions vacantes sont offertes et doivent être occupées, depuis l'initialisation du régime et les années ultérieures, dans l'ordre de référence suivant :

Position 1 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **janvier, mai, septembre**
Position 2 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **février, juin, novembre**
Position 3 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **avril, août, décembre**
Position 4 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **mars, juillet, octobre**

La position d'entrée attribuée implique un glissement récurrent, non modifiable. Par exemple si la position d'entrée est 2, l'ordre s'établit ensuite de façon pérenne : 3, 4, 1, 2, 3,....

La position d'entrée dans le régime fait l'objet d'une demande lors de la campagne de volontariat prévue en 2.2.

1.1.2 Régime à 83%

Le « TTA par mois entiers » à 83%, défini sur l'année civile et accordé pour une durée indéterminée, correspond à 2 mois d'inactivité sans solde par année civile.

Les positions vacantes sont offertes et doivent être occupées, depuis l'initialisation du régime et les années ultérieures, dans l'ordre de référence suivant :

Position 1 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **janvier, août**
Position 2 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **mars, octobre**
Position 3 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **mai, décembre**
Position 4 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **juin, novembre**
Position 5 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **avril, septembre**
Position 6 : les mois d'inactivité sur l'année civile sont **février, juillet**

La position d'entrée attribuée implique un glissement récurrent, non modifiable. Par exemple si la position d'entrée est 2, l'ordre s'établit ensuite de façon pérenne : 3, 4, 5, 6, 1, 2, 3, 4....

La position d'entrée dans le régime fait l'objet d'une demande lors de la campagne de volontariat prévue en 2.2.

1.1.3 Régime à 92%

Le « TTA par mois entiers » à 92%, défini sur l'année civile et accordé pour une durée indéterminée, correspond à 1 mois d'inactivité sans solde par année civile.

Les positions vacantes sont offertes et doivent être occupées, depuis l'initialisation du régime et les années ultérieures, dans l'ordre de référence suivant :

Position 1 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **janvier**
Position 2 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **octobre**
Position 3 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **mai**
Position 4 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **juin**
Position 5 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **septembre**
Position 6 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **février**
Position 7 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **août**
Position 8 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **mars**
Position 9 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **décembre**
Position 10: le mois d'inactivité sur l'année civile est **novembre**
Position 11: le mois d'inactivité sur l'année civile est **avril**
Position 12 : le mois d'inactivité sur l'année civile est **juillet**

La position d'entrée attribuée implique un glissement récurrent, non modifiable. Par exemple si la position d'entrée est 2, l'ordre s'établit ensuite de façon pérenne : 3, 4, 5, 6,....

La position d'entrée dans le régime fait l'objet d'une demande lors de la campagne de volontariat prévue en 2.2.

1.2 « TTA fractionné »

Le « TTA fractionné » comporte une période de jours consécutifs d'inactivité sans solde par mois selon les régimes définis ci-après, cette période de jours d'inactivité sans solde devant être prise d'un seul bloc chaque mois.

1.2.1 TTA Fractionné 12/12

1.2.1.1 Régime « 23/30ème » 12/12

Le « TTA fractionné » à 23/30ème, défini sur le mois et accordé pour une durée indéterminée, correspond à une période d'inactivité de 7 jours sans solde par mois.

1.2.1.2 Régime « 20/30ème » 12/12

Le « TTA fractionné » à 20/30ème défini sur le mois et accordé pour une durée indéterminée, correspond à une période d'inactivité de 10 jours sans solde par mois.

Ce régime n'est pas ouvert aux ICPL et aux TRI OPL.

1.2.2 TTA fractionné 10/12

Contexte :

Le quota défini en 2.2 est uniformément réparti sur les 12 mois de l'année civile. La satisfaction des demandes de TTA fractionné 12/12 risque d'être limitée par les quotas atteints en juillet ou août. Aussi, il est proposé aux pilotes une formule de TTA fractionné 10/12 afin d'optimiser l'utilisation du quota global, selon les modalités suivantes :

1.2.2.1 Régime « 23/30ème » 10/12

Le « TTA fractionné » à 23/30ème, défini sur le mois et accordé pour une durée indéterminée, correspond à une période d'inactivité de 7 jours sans solde par mois à l'exception des mois de juillet et août.

1.2.2.2 Régime « 20/30ème » 10/12

Le « TTA fractionné » à 20/30ème défini sur le mois et accordé pour une durée indéterminée, correspond à une période d'inactivité de 10 jours sans solde par mois à l'exception des mois de juillet et août.

Ce régime n'est pas ouvert aux ICPL et aux TRI OPL.

2. CONDITIONS D'ACCES

Les demandes pour bénéficier de ces dispositifs auront lieu lors de campagnes globales de volontariat temps alterné.

Le dispositif de « TTA par mois entiers » n'est pas cumulable avec celui de « TTA fractionné ».

Les périodes d'inactivité sans solde du « TTA par mois entiers » sont définies à l'article 1.1 ci-dessus, celles du « TTA fractionné », sont « désidératables », à l'exception des fêtes de fin d'année (période exclue : du 24 décembre 0h00 au 1er janvier 23h59. La production prendra en compte ce point pour le calcul des quotas repos).

Bénéficiaires

La situation des pilotes intéressés (ancienneté, rang , fonction, division de vol) s'apprécie à la date de la commission paritaire d'attribution nominative du régime de travail à temps alterné prévue en juin de l'année N-1, pour la mise en œuvre des régimes de travail en temps alterné à compter du 1er janvier de l'année N.

Par dérogation à cette règle, les pilotes basés Antilles à la date de la commission paritaire de l'année N-1 peuvent participer à la campagne de volontariat et seront pris en compte lors de la commission paritaire dans le cadre d'un retour en affectation Base Paris et attribution et mise en œuvre d'un régime de travail en temps alterné à compter du 1er janvier de l'année N.

2.1 Conditions d'ancienneté

- **CDB (Commandants De Bord)**

Pour bénéficier dans leur fonction et au sein de leur division de vol d'un régime de travail à temps alterné à compter du 1er janvier de l'année N, les CDB doivent être lâchés effectivement en ligne dans cette division de vol, à la date de la commission paritaire d'attribution nominative du régime de TTA correspondant à cette campagne.

- **OPL (Officiers Pilotes de Ligne)**

Pour bénéficier dans leur fonction et au sein de leur division de vol d'un régime de travail à temps alterné à compter du 1er janvier de l'année N, les OPL doivent justifier d'au moins 2 ans depuis leur premier lâcher OPL et être effectivement lâchés en ligne dans cette division de vol, à la date de la commission paritaire d'attribution nominative du régime de TTA.

Campagne de « TTA »

Une campagne de « TTA » pour l'année civile N est organisée pour une durée de 45 jours minimum, se terminant au plus tard le 31 mai de l'année N-1, pour répondre aux demandes des intéressés relatives au travail à « TTA » dans le cadre des dispositions fixées par le présent accord.

Chaque intéressé formule dans le cadre de cette campagne de volontariat ses demandes hiérarchisées pour l'un des régimes de travail à temps alterné offerts et s'il s'agit de « TTA par mois entiers », pour la position d'entrée dans ce régime

Le résultat de chaque campagne de « TTA » sera mis à disposition des Pilotes pour consultation.

A la fin de chaque année civile, un bilan complet des périodes d'inactivité proposées et attribuées sera établi au sein de chaque division et présentée en commission paritaire.

2.2 Satisfaction des demandes

La satisfaction des demandes se fait dans le respect du quota et des règles d'attribution définis ci-dessous. En cas de besoin, ces quotas de référence pourront être révisés, s'il y a accord entre les parties.

Quota

Le nombre minimum de périodes attribuées au titre du « TTA par mois entiers » ou « TTA fractionné » dans le cadre d'une année civile est appelé « quota ». Ce quota est fixé à 1106 mois pour l'année 2019 (Q2019) et évolue proportionnellement à l'effectif présent, constaté au 1er novembre de l'année N-2. L'effectif au 1er novembre 2017 est de 3596 pilotes (E2019) inscrits sur la LCP.
Pour le calcul du quota, seuls sont pris en compte les pilotes inscrits sur la LCP Air France en activité effectivement chez Air France.

A compter de l'année 2022 incluse, le quota calculé chaque année sera augmenté de X% jusqu'à l'année 2024 incluse (l'augmentation de X% de l'année N+1, N+2, N+3 s'appliquant sur le calcul par rapport à l'année N). Le quota ainsi atteint sera maintenu en référence pour le calcul des années suivantes (en proportion de l'évolution des effectifs).

Ainsi :
Q2022 = (E2022 / E2021) x Q2021 x 1,20
Q2023 = (E2023 / E2022) x Q2021 x 1,45
Q2024 = (E2024 / E2023) x Q2021 x 1,75
Q2025 = (E2025 / E2024) x Q2024

Sur la période 2021/2022/2023, si sur une année considérée le nombre de stages de qualification de type et promotion CDB est supérieur à 1000 (hors QT d'embauche OPL B737, y compris QT CDB 737), les parties conviennent de se revoir pour reporter une partie de l'augmentation du quota sur l'année suivante.

- Le régime de «TTA fractionné » 23/30ème12/12 représente 2,8 mois d'inactivité pour une année civile, soit un quota mensuel de 7/30
- Le régime de « TTA fractionné » 20/30ème 12/12 représente 4 mois d'inactivité pour une année civile, soit un quota mensuel de 10/30,
- le régime de «TTA fractionné » 23/30ème 10/12 représente 2,3 mois d'inactivité pour une année civile, soit un quota mensuel de 7/30 pour les mois concernés
- le régime de « TTA fractionné » 20/30ème 10/12 représente 3,3 mois d'inactivité pour une année civile, soit un quota mensuel de 10/30 pour les mois concernés

Dans un souci d'équité, l'objectif est d'obtenir un taux de satisfaction équivalent par division de vol, et fonction. Le taux de satisfaction étant le nombre de pilotes ayant obtenu un temps alterné (reconduits ou nouvelles demandes) divisé par la somme des pilotes ayant un temps alterné reconduit et des pilotes ayant formulé une nouvelle demande de temps alterné.

Les quotas seront fixés par la direction en tenant compte des écarts constatés sur les taux de satisfaction par division et fonction de l'année précédente.

AIRFRANCE

DIRECTION GENERALE DES RESSOURCES HUMAINES

Mode d'attribution des régimes de « TTA »

L'attribution des régimes de travail à « TTA » et des positions d'entrée s'il s'agit de « TTA par mois entiers » dans ces régimes se fait suivant l'ordre croissant de la LCP, par Division de vol et par fonction, et de la façon suivante :

1. la compagnie réalise les glissements récurrents des contrats TTA par mois entiers à 75%, 83% et 92% et la reconduction des régimes de TTA fractionné déjà existants,
2. les nouveaux régimes de travail « TTA », et les positions d'entrée du régime de « TTA par mois entiers » encore disponibles, sont attribués aux pilotes volontaires selon les demandes exprimées au cours de la campagne de volontariat.

La compagnie répartit les périodes d'inactivité attribuables dans le cadre du quota, par fonction et par division de vol, à N-1 pour l'année N. Cette répartition des régimes de travail à temps alterné et des positions d'entrée dans ces régimes, le cas échéant, est réalisée dans un souci de calibrage des effectifs conforme aux besoins de la production, et compte tenu des alternances prévues par les régimes à durée indéterminée déjà souscrits.

Hors Quota

TTA sous forme de « contrat à durée déterminée »

- Les positions de TTA non attribuées lors d'une campagne pourront être proposées à nouveau - hors quota - aux pilotes, sous forme de contrat à durée déterminée pour une année.
- Par ailleurs, de façon exceptionnelle, le cumul des deux dispositifs, TTA par mois entier et TTA fractionné pourra être proposé par la direction au pilote. S'il y a une priorité à donner, elle sera en faveur du pilote ne cumulant pas les deux dispositifs.
  Ces dispositifs seront proposés sous forme d'avenant à durée déterminée uniquement pour une année.

Cas particulier des pilotes de 60 ans et plus

Les périodes de TTA d'un pilote ayant 60 ans révolus au 1er janvier de l'année N ne sont pas soustraites du quota.

Le pilote ayant 60 ans au cours de l'année N, participera à la campagne de TTA organisée sur l'année N-1 s'il souhaite changer de régime de TTA.

Si, dans le cadre de cette campagne, il n'obtient pas le TTA de son choix compte tenu de sa séniorité, il bénéficiera néanmoins du rythme de TTA de son choix à durée indéterminée. Les pilotes concernés émettront des désidératas et l'attribution des périodes se fera par l'entreprise en fonction de ce désidérata et des contraintes de production.

Des attributions de TTA hors quota pourraient ne pas être acceptées si le nombre de mois demandés par les pilotes au sein d'une population (fonction, type-avion) au titre du hors quota excédait en nombre de mois 50% de la population de pilotes concernée (exemple : plus de 50 mois demandés par 100 pilotes OPL 777 de plus de 60 ans).

Si le taux de TTA demandé était refusé à ce titre, le pilote se verrait proposer l'année 2019 un taux de TTA de 92% et, l'année suivante, le taux de TTA initialement demandé.

A compter du 1er janvier 2020, le pilote se verrait proposer l'année N un taux de TTA de 92% ou un autre taux de TTA plus favorable si possible, ou de temps fractionné 23/30ème (10/12) et, l'année suivante, le taux de TTA initialement demandé.

3. CHANGEMENT DE REGIME DE TRAVAIL

3.1 Contrat de travail à temps alterné

L'adoption d'un régime de travail à temps alterné est formalisée par la signature d'un avenant au contrat de travail.

Les régimes sont attribués dans le cadre de la campagne pour une durée indéterminée. Le cas des pilotes devenant ICPL ou TRI OPL est traité en 4.3

A l'exception des dispositions prévues dans le cadre des articles 3.2, 3.3 et 3.4, tout TTA attribué dans l'ordre de la hiérarchisation pour l'année N, dans l'un des régimes définis aux articles 1.1 et 1.2, et, dans le cadre du régime de « TTA par mois entiers » pour une position pour lesquels un volontariat a été exprimé, ne peut plus être abandonné par l'intéressé de sa propre initiative.

Aussi, si tout ou partie des mois complets obtenus au titre du régime de « TTA par mois entiers » de l'un des régimes défini à l'article 1.1 sur l'année N, est abandonné, le pilote perd tout droit à TTA (quota ou hors quota) pour l'année N et N+1, et ceci met un terme à l'avenant à son contrat de travail à temps alterné.

Si l'attribution d'un régime TTA a été accordé à un pilote, et que celui-ci ne vient pas signer l'avenant à son contrat de travail, il conservera son ancien régime de travail et perdra tout droit à TTA pour l'année N et N+1.

Une nouvelle demande de « TTA » pourra être faite pour en bénéficier à l'année N+2.

Si, sur proposition de la compagnie, un pilote accepte d'abandonner tout ou partie des périodes d'inactivité obtenus au titre du régime de travail à temps alterné, il conserve l'avenant à son contrat de travail à temps alterné.

3.2 Modification du contrat de travail à temps alterné à durée indéterminée

Les demandes de retour à temps plein et/ou de changement de régime de « TTA » sont formulées lors de la campagne de volontariat pour l'attribution des régimes de temps alterné.

Le retour à temps plein ou l'attribution d'un nouveau régime s'effectue selon les disponibilités par Division de vol et par fonction et suivant l'ordre croissant des listes de classement professionnel.

Des demandes de retour à temps plein non satisfaites seraient prioritaires sur des embauches et se traiteraient suivant l'ordre croissant des listes de classement professionnel.

Si le volontariat pour le retour à temps plein et/ou pour le nouveau régime ne peut être satisfait, le régime précédent est maintenu.

3.3 Circonstances exceptionnelles

Le pilote travaillant à temps alterné peut, par exception aux articles 3.1 et 3.2, obtenir en cours d'année civile le retour au travail à temps plein, en cas de force majeure ou circonstances familiales graves. La commission paritaire qui clôture la campagne de volontariat sera informée du dossier.

En cas de modification du présent accord en termes de DDA ou de régime CRPN, les parties conviennent de définir ensemble les modalités de retour à temps plein des éventuelles demandes dans ce sens, liées à ces modifications.

3.4 Bourse d'échange

Cet article ne s'applique qu'au pilote ayant opté pour un « TTA par mois entiers » :

Après la commission paritaire examinant le traitement du « TTA », le service Carrière de la DRH Pilote diffusera, par division de vol, la liste des pilotes et les mois qui leurs sont attribués.

En cours d'année civile, et avec une anticipation de trois mois minimum afin de respecter les contraintes administratives (paie, déclaration à la CRPN...) ou de production, des mois d'inactivité attribués au sein de la même année civile peuvent s'échanger dans le cadre d'une bourse d'échange.

Cet échange s'effectue de gré à gré entre deux pilotes de la même Division, de même fonction et de même emploi (notamment pour les pilotes ayant un emploi ICPL, TRI OPL, LTC, CRM Trainer, ou LPE).

Des mois d'inactivité complémentaires proposés par le Service de dimensionnement des effectifs pourront rentrer dans le cadre de cette bourse sous couvert de ce même Service.

Un échange de mois d'inactivité ne peut conduire à accoler deux mois consécutifs d'inactivité, que ce soit au sein de la même année civile, ou de deux années consécutives.

Un support spécifique, mis à la disposition des pilotes dans les divisions de vol, permettra de formaliser l'échange de mois d'inactivité et l'accord des pilotes concernés. Ainsi rempli et signé par les deux pilotes, ce document sera transmis par les divisions de vol au service Carrière de la DRH Pilote pour prise en compte de l'échange.

Les droits à congés spécifiques de chaque pilote sont éventuellement révisés en fonction de la position effective des mois d'inactivité dans l'année IATA.

4. CARRIERE

4.1 Affectation temporaire, mutation, mise à disposition et détachement

Le travail à temps alterné n'est pas ouvert hors de la France métropolitaine.

L'avenant au contrat de travail portant mise à disposition ou détachement emporte résiliation de plein droit du régime de travail en temps alterné à compter de la prise de fonction.

L'affectation temporaire suspend l'application du régime de temps alterné pour la durée de cette affectation, sauf dispositions spécifiques spécifiées ci-après pour les bases province.

Cas particuliers des pilotes affectés en base province :

L'entreprise définit chaque année des quotas par fonction et par division de vol (Bases Province et Base parisienne confondues).

Le pilote affecté en base province conserve son régime de TTA ainsi que la position occupée dont il bénéficiait en base d'affectation région parisienne.

Le pilote qui revient en région parisienne (hors cas d'acte de carrière) conserve son régime de TTA ainsi que la position occupée dont il bénéficiait dans la base province d'affectation.

4.2 Conditions administratives de mise en stage

Un pilote ne peut bénéficier simultanément du régime de « TTA » et d'un acte de carrière tel que défini dans la convention d'entreprise du PNT, ou d'un complément de formation spécifique dans le cadre d'une qualification de type, sauf dans le cas d'une bi-qualification au sein d'une même division de vol.

Tout pilote en régime de « TTA » qui bénéficie d'un acte de carrière perd automatiquement, à compter du premier jour du début de son stage de qualification, la jouissance du régime de travail à temps alterné.

A l'issue positive de la phase d'adaptation en ligne du pilote, son régime de « TTA » est résilié de plein droit. Il ne peut retrouver un régime de « TTA » que dans le cadre de la campagne de volontariat suivante, après vérification des conditions d'accès.

En cas d'échec ou d'abandon de la qualification, le pilote qui retourne sur sa machine d'origine bénéficie de nouveau, dans son ancienne division de vol, de son régime de « TTA ».

4.3 Spécialité ICPL ou TRI OPL

Le régime de « TTA fractionné » 20/30ème, n'est pas offert aux **ICPL ou TRI OPL**.
Le régime de « TTA par mois entiers » à 75% n'est pas offert aux **ICPL ou TRI OPL**.

	Situation avant passage ICPL ou TRI OPL	Situation après passage ICPL ou TRI OPL
TTA par mois entiers	Taux 75%	Abandon TTA Ou passage TTA à 83% Ou passage TTA à 92%
	Taux 83%	Abandon TTA Ou reste en TTA à 83% Ou passage TTA à 92%
	Taux 92%	Abandon TTA Ou reste en TTA à 92%
TTA fractionné	TTA fractionné 20/30ème	Abandon TTA Ou passage TTA à 23/30ème
	TTA fractionné 23/30ème	Abandon TTA Ou reste en TTA à 23/30ème

4.3.1. Pilote en « TTA par mois entiers »

En dérogation au chapitre 3.1, le pilote peut renoncer à son régime de travail à temps alterné en accédant à la spécialité ICPL ou TRI OPL.

Le pilote qui bénéficie d'un régime de travail à temps alterné à 92% et qui accède à la spécialité ICPL ou TRI OPL conserve son régime de travail à temps alterné.

Le pilote qui bénéficie d'un régime de travail à temps alterné à 83% et qui accède à la spécialité ICPL ou TRI OPL conserve son régime de travail à temps alterné, ou peut passer à un régime de travail à temps alterné à 92%. Dans ce dernier cas, s'il est constaté au jour de sa nomination dans la spécialité ICPL ou TRI OPL qu'il reste deux mois d'inactivité restant au cours de l'année civile, un de ces deux mois doit être supprimé.

Le pilote qui bénéficie d'un régime de travail à 75% et qui accède à la spécialité ICPL ou TRI OPL voit son régime de travail à temps alterné transformé en 83% ou 92% selon son choix.
Dans le cas d'un passage à 83%, s'il est constaté au jour de sa nomination dans la spécialité ICPL ou TRI OPL qu'il reste trois mois d'inactivité restant au cours de l'année civile, un de ces trois mois doit être supprimé.

Dans le cas d'un passage à 92%, s'il est constaté au jour de sa nomination dans la spécialité ICPL ou TRI OPL qu'il reste deux (respectivement trois) mois d'inactivité restant au cours de l'année civile, un (respectivement deux) de ces trois mois doit (doivent) être supprimé(s).

Le ou les mois supprimés prennent en compte les impératifs de formation pour obtenir les habilitations à la spécialité ICPL ou TRI OPL.

Pour les années suivantes, l'ICPL ou TRI OPL concerné suit la règle de glissement des positions, le glissement la première année se faisant à partir de la position occupée dans son régime précédent en tant que pilote.

En fin de mandat, l'ICPL ou TRI OPL peut :

- conserver le régime de « TTA par mois entier » dont il a bénéficié pendant son mandat d'instructeur,
- ou retrouver le bénéfice du temps alterné qu'il avait avant d'être nommé instructeur, ou du temps alterné qu'il aurait pu obtenir en tant que 100% (sous réserve qu'il en ait exprimé le volontariat) en cas de temps alterné obtenu pendant son mandat instructeur,
- ou, en dérogation au chapitre 3.1, renoncer à son régime de travail à temps alterné en cessant l'activité ICPL ou TRI OPL.

4.3.2. Pilote en « TTA fractionné »

En dérogation au chapitre 3.1, le pilote peut renoncer à son régime de travail à temps alterné en accédant à la spécialité ICPL ou TRI OPL.

Le pilote qui bénéficie d'un régime de travail à temps alterné à 23/30ème et qui accède à la spécialité ICPL ou TRI OPL conserve son régime de travail à temps alterné.

Le pilote qui bénéficie d'un régime de travail à 20/30ème et qui accède à la spécialité ICPL ou TRI OPL voit son régime de travail à temps alterné transformé en 23/30ème.

En fin de mandat, l'ICPL ou TRI OPL peut :

- conserver le régime de « TTA fractionné » dont il a bénéficié pendant son mandat d'instructeur,
- ou retrouver le bénéfice du temps alterné qu'il avait avant d'être nommé instructeur, ou du temps alterné qu'il aurait pu obtenir en tant que 100% (sous réserve qu'il en ait exprimé le volontariat) en cas de temps alterné obtenu pendant son mandat instructeur,
- ou, en dérogation au chapitre 3.1, renoncer à son régime de travail à temps alterné en cessant l'activité ICPL ou TRI OPL.

5. REGIME GENERAL DE TRAVAIL

5.1. Conditions générales

Le pilote travaillant à « TTA » est soumis aux mêmes conditions de travail que le pilote travaillant à temps plein.

Le pilote bénéficiaire du régime de travail à temps alterné ne doit pas exercer, pendant les périodes d'inactivité sans solde, d'activité professionnelle rémunérée dans le transport aérien, l'organisation et la vente de séjours et de voyages dans les termes de la loi du 11 juillet 1975.

Il est de la responsabilité du navigant, en période d'inactivité, de prendre connaissance de sa première activité.

- **Equilibrage des plannings**

  Les paramètres d'équilibrage des plannings tiendront compte des périodes d'inactivité sans solde, ainsi le nombre de réserves, les heures annuelles de mise en place, le nombre de rotations longues, le nombre de courriers croisés, etc.

  Par ailleurs, pour un pilote en « TTA » fractionné, le seuil d'heures supplémentaires et son MGA sont abattus chaque mois de son taux de TTA fractionné. L'objectif d'écart à ces seuils pour ces pilotes sont les mêmes que les pilotes à 100%.

- **Conditions particulières pour le pilote en « TTA fractionné »**

  Les Jours d'inactivité et la durée minimale mensuelle de la période sont proratisés en fonction du nombre de jours sans solde des régimes de « TTA ».

  Le pilote aura jusqu'au dernier jour du mois M-3 à 17 h pour exprimer un DDA sur son bloc de (7, 10 jours) sur le mois M. Sa demande sera prioritaire sur les DDA repos et vol, sauf pour les périodes de fin d'année. Afin de respecter les contraintes du planning, ce bloc de (7, 10 jours) devra être séparé d'au moins 7 jours de tout congé annuel, à moins de les accoler aux congés annuels. Sous réserve de ces contraintes, et à l'exception des fêtes de fin d'année, le positionnement de ce bloc de 7 ou 10 jours est garanti, et sera confirmé au pilote au plus tard le 10 de M-2.

  Par exception, pour le premier mois de chaque saison IATA, le Pilote exprimera son DDA pour son bloc de TTA fractionné à M-2, jusqu'à la veille de l'ouverture de la campagne de DDA repos et/ou vol.

  La réalisation d'heures supplémentaires doit avoir lieu dans un souci d'équité entre pilotes en TTA, et pilotes à temps complet, ainsi, le pilote en « TTA fractionné » devra éviter de demander des DDA repos et/ou vol créant des dispersions ou s'éloignant de l'objectif d'écart au seuil HS et MGA, sous peine de risquer de voir leurs DDA refusés. Il devra également éviter un positionnement de sa période de TTA fractionné qui conduirait à une situation rendant nécessaire la programmation d'un simulateur de reprise.

  Dans de telles hypothèses, un agent de planning contacterait le pilote pour voir quelle alternative peut être envisagée.

  Si des difficultés de gestion de ces DDA apparaissent, les parties conviennent de se revoir pour redéfinir ensemble les modalités d'attribution des blocs de TTA.

  Cas particulier de l'ICPL ou TRI OPL long-courrier : il pourra exprimer un DDA pour sa période mensuelle d'inactivité de 7 jours, celle-ci étant fixée en dernier ressort par la Compagnie en cas de contraintes d'élaboration planning, après recherche de consensus avec l'intéressé.

Il est précisé que les attributions de congés payés à l'issue des campagnes saisonnières, que ce soit pour les pilotes 100% ou pour les pilotes en TTA, ne seront pas impactés par les pilotes en TTA fractionné, étant entendu que ces attributions ont lieu antérieurement à tout DDA de bloc de TTA.

5.2 Débordement de la période d'activité sur la période d'inactivité

- en programmation

Les périodes d'activité et d'inactivité débutent à 0h00, le 1er jour de la période d'activité ou d'inactivité.

La fin du repos post courrier peut recouvrir le temps alterné de 12h maximum, avec report à l'issue du temps alterné.

Cas particulier des pilotes long-courrier :

- Par exception, le troisième RNN sur les rotations PEQ 2 long courrier peut recouvrir le début de la période d'inactivité, sans report à l'issue du temps alterné. Si le troisième

RNN ne recouvre pas la période de Temps Alterné du fait d'un DDA fait sur cette rotation, ce DDA ne pourra pas être refusé au titre de la dispersion générée.

- En complément de la disposition précédente, pour les pilotes volontaires, les RPC pourront recouvrir les périodes de temps alterné (par mois entier ou fractionné), avec report de la durée du recouvrement à l'issue de la période non travaillée.

- en exploitation

Tout doit être mis en œuvre pour éviter un débordement de l'activité sur la période de temps alterné.

Toute irrégularité d'exploitation impose donc, dans la mesure du possible, un retour en fonction ou en mise en place à la base et cela avant le début de la période de temps alterné. Le débordement des repos post-courrier ne doit pas dépasser 48h, sauf accord formel de l'intéressé.

La valeur du débordement sur la période d'inactivité, décale d'autant le début de la période d'activité suivante.

6. CONGES

6.1 Congés payés

Les droits à congés acquis pendant la période de travail à « TTA » sont proportionnels au niveau d'activité.

Les congés sont pris pendant les périodes d'activité prévues par le régime de « TTA »

En ce qui concerne les règles d'attribution des congés, ainsi que le décompte des points de congés correspondants, les dispositions en vigueur s'appliquent.

Les droits à congés annuels, le maximum de jours d'été pour le régime B, et les droits été garantis sur la période du 16 juin au 15 septembre, sont calculés en fonction du nombre de jours ouvrant droit à congés, selon les dispositions en vigueur applicables.

Les modalités suivantes sont en conséquence retenues pour l'attribution des congés :

6.1.1 Congés payés pour les pilotes en « TTA par mois entiers »

En fonction du nombre de mois d'inactivité effectivement pris sur la période de référence (année IATA à la date de signature du présent accord), les abattements et droits à congés suivants s'appliquent.

Nota : les abattements et droits à congés ci-dessous sont ceux applicables à la date de signature du présent accord.

- **Droits à congés annuels :**

Nombre de mois d'inactivité sur la période de référence	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**11**	**11**	**12**
Abattement régime B	-	*-3*	*-7*	*-11*	*-15*	*-18*	*-22*	*-26*	*-30*	*-33*	*-37*	*-41*	*-45*
Droits à congés avec majoration d'hiver Régime B	**45**	**42**	**38**	**34**	**30**	**27**	**23**	**19**	**15**	**12**	**8**	**4**	**0**
Abattement régime A	-	*-3*	*-6*	*-10*	*-13*	*-17*	*-20*	*-23*	*-27*	*-30*	*-34*	*-37*	*-41*
Droits à congés sans majoration d'hiver Régime A	**41**	**38**	**35**	**31**	**28**	**24**	**21**	**18**	**14**	**11**	**7**	**4**	**0**

- **Maximum de jours d'été pour le régime B (*) :**

Nombre de mois d'inactivité sur la période été	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Abattement régime B	-	*-3*	*-7*	*-11*	*-14*	*-18*	*-22*	*-26*
Maximum de jours d'été pour le Régime B	**26**	**23**	**19**	**15**	**12**	**8**	**4**	**0**

Ce tableau n'a pas d'effet rétroactif sur les jours de congés déjà pris.

(*) Selon les dispositions en vigueur applicables, dans la mesure des possibilités de production, une ou des périodes réputées d'hiver peuvent être accordées aux pilotes ayant choisi le régime B, sans changement de régime.

- **Nombre de jours garantis en pointe d'été (16/06–15/09)**

  En cas d'exercice incomplet en cas de temps alterné, les 15 jours garantis en pointe été sont abattus de la façon suivante (abattement cumulatif pour chaque mois d'inactivité):

  - mois d'inactivité autres que juin, juillet, août et septembre : pas d'abattement
  - mois d'inactivité juin et/ou septembre : -5 jours/mois
  - mois d'inactivité juillet ou août : -15 jours

  L'application de ce principe n'a pas d'effet rétroactif sur les jours de congés déjà pris ; par ailleurs s'il conduit à un nombre négatif de jours garanti en pointe d'été, ce nombre est considéré comme nul.

6.1.2. Congés payés pour les pilotes en « TTA fractionné »

En fonction du nombre de mois de temps alterné fractionné effectivement pris sur la période de référence (année IATA à la date de signature du présent accord), les abattements et droits à congés suivants s'appliquent.

Nota : les abattements et droits à congés ci-dessous sont ceux applicables à la date de signature du présent accord.

- **Droits à congés annuels :**

Nombre de mois de TTA fractionné 23/30ème sur la période de référence	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**11**	**11**	**12**
Abattement régime B	-	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-4*	*-5*	*-6*	*-7*	*-7*	*-8*	*-9*	*-10*
Droits à congés avec majoration d'hiver Régime B	**45**	**45**	**44**	**43**	**42**	**41**	**40**	**39**	**38**	**38**	**37**	**36**	**35**
Abattement régime A	-	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-3*	*-4*	*-5*	*-6*	*-7*	*-7*	*-8*	*-9*
Droits à congés sans majoration d'hiver Régime A	**41**	**41**	**40**	**39**	**38**	**38**	**37**	**36**	**35**	**34**	**34**	**33**	**32**

AIRFRANCE

DIRECTION GENERALE DES RESSOURCES HUMAINES

Nombre de mois de TTA fractionné 20/30ème sur la période de référence	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**11**	**11**	**12**
Abattement régime B	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-5*	*-6*	*-7*	*-8*	*-10*	*-11*	*-12*	*-13*	*-15*
Droits à congés avec majoration d'hiver Régime B	**45**	**44**	**43**	**42**	**40**	**39**	**38**	**37**	**35**	**34**	**33**	**32**	**30**
Abattement régime A	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-4*	*-5*	*-6*	*-7*	*-9*	*-10*	*-11*	*-12*	*-13*
Droits à congés sans majoration d'hiver Régime A	**41**	**40**	**39**	**38**	**37**	**36**	**35**	**34**	**32**	**31**	**30**	**29**	**28**

- **Maximum de jours d'été pour le régime B (*) :**

Nombre de mois de TTA fractionné 23/30ème sur la période été	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Abattement régime B	-	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-4*	*-5*	*-6*
Maximum de jours d'été pour le Régime B	**26**	**26**	**25**	**24**	**23**	**22**	**21**	**20**

Nombre de mois de TTA fractionné 20/30ème sur la période été	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Abattement régime B	-	*-1*	*-2*	*-3*	*-4*	*-6*	*-7*	*-8*
Maximum de jours d'été pour le Régime B	**26**	**25**	**24**	**23**	**22**	**20**	**19**	**18**

Ces tableaux n'ont pas d'effet rétroactif sur les jours de congés déjà pris.

(*) Selon les dispositions en vigueur applicables, dans la mesure des possibilités de production, une ou des périodes réputées d'hiver peuvent être accordées aux pilotes ayant choisi le régime B, sans changement de régime.

- **Nombre de jours garantis en pointe d'été (16/06–15/09)**

En cas d'exercice incomplet en cas de temps alterné fractionné, les 15 jours garantis en pointe été sont abattus de la façon suivante (abattement cumulatif pour chaque mois de temps alterné fractionné, la somme des abattements étant arrondie à l'entier le plus proche. Exemple : TAF 23/30ème en juin et septembre, abattement égal à -1.2 arrondi à -1j):

  - mois de TAF autres que juin, juillet, août et septembre : pas d'abattement
  - mois de TAF juin et/ou septembre : -0.6 j/mois TAF 23/30ème, -0.8j/mois TAF 20/30ème
  - mois de TAF juillet et/ou août : -1.2 j/mois TAF 23/30ème, -1.7j/mois TAF 20/30ème

L'application de ce principe n'a pas d'effet rétroactif sur les jours de congés déjà pris.

6.1.3. *Congés payés pour les pilotes en « TTA fractionné » et « TTA par mois entier » sur la période de référence*

En cas de cumul ou de succession des deux dispositifs, TTA par mois entier et TTA fractionné, sur une même période de référence :

- les droits à congés annuels et le maximum de jours d'été pour le régime B, sont calculés en fonction du nombre de jours ouvrant droit à congés, déduction faite des périodes de TTA par mois entier et fractionné, selon les dispositions en vigueur applicables.
- Les 15 jours garantis en pointe été sont abattus selon les règles précisées aux paragraphes 6.1.1 et 6.1.2 ci-dessus (abattement cumulatif pour chaque mois de temps alterné par mois entier et/ou temps alterné fractionné, la somme des abattements étant arrondie à l'entier le plus proche).

L'application de ces principes n'a pas d'effet rétroactif sur les jours de congés déjà pris ; par ailleurs s'il conduit à un nombre négatif de jours garanti en pointe d'été, ce nombre est considéré comme nul.

6.2 Congés exceptionnels

Les congés exceptionnels pour événement de famille sont identiques à ceux accordés au pilote travaillant à temps plein. Les droits sont diminués de la valeur correspondant à la superposition éventuelle de ces congés avec une période d'inactivité sans solde.

6.3 Congés sans solde

Tout pilote en régime de travail en « TTA» peut prétendre à un congé sans solde dans les mêmes conditions que le pilote travaillant à temps plein.

7. REMUNERATION

7.1 Principes généraux

Le pilote en « TTA par mois entiers » n'est pas rémunéré pendant ses mois d'inactivité. Les articles 7.2, 7.3, 7.4, 7.6 et 7.7 ne lui sont pas applicables.

7.2 Traitement fixe du pilote en « TTA fractionné »

Le traitement fixe du pilote varie en fonction de son emploi ou sa fonction, de son ancienneté administrative et de son taux de « TTA fractionné » (23/30ème ou 20/30ème) sur les mois concernés.

Le traitement fixe du pilote sera réduit d'autant de 1/30ème que de jours passés par un Officier navigant, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité.

7.3 Décompte et rémunération de l'activité du pilote en « TTA fractionné »

La prime de vol effective individualisée du pilote à « TTA fractionné » est conforme à la définition de la convention d'entreprise PNT, sans application de ratio de « TTA fractionné ».

Le décompte et la rémunération mensuelle de l'activité est identique à celle des pilotes à temps plein, à l'exception de l'article 7.4 et 7.6.

7.4 Majoration pour heures supplémentaires

Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires est directement lié au taux de « TTA fractionné », ainsi, par exemple pour un mois sans autres positions administratives de non activité (congés, maladie...):

- Une majoration de 25% pour heures supplémentaires sera déclenchée à compter de 57.5 heures créditées décomptées pour le pilote à 23/30ème

- Une majoration de 25% pour heures supplémentaires sera déclenchée à compter de 50 heures créditées décomptées pour le pilote à 20/30ème

Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires est ainsi réduit d'autant de 1/30ème x 75 = 2,5 HC que de jours passés par un Officier navigant, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité.

Ce seuil ne peut cependant, en aucun cas, être inférieur à 16 heures créditées.

Chaque heure créditée supplémentaire, au-delà des seuils d'heures supplémentaires définis ci-dessus, donne lieu au versement de :

- 1/75ème du traitement fixe mensuel (fixe à temps plein) majoré de 25%.
- Une majoration de 25% du taux moyen de primes de vol obtenu par le quotient défini pour le mois considéré par : montant des primes de vol liées aux activités vol et sol, et liées aux majorations de nuit, divisé par le nombre total d'heures créditées décomptées du mois considéré.

7.5 Prime de Fin d'Année (PFA)

Les dispositions de la convention d'entreprise PNT s'appliquent.

7.6 Salaire mensuel minimum garanti en position d'activité

Le niveau garanti de MGA est réduit d'autant de 1/30ème que de jours passés par un Officier navigant, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité.

7.7 Primes d'instruction des pilotes ICPL ou TRI OPL en « TTA fractionné »

La prime d'instruction du pilote ICPL ou TRI OPL sera réduit d'autant de 1/30ème que de jours passés par l'ICPL ou TRI OPL, au cours du mois considéré, en position administrative de non activité.

7.8 Rémunération en cas d'indisponibilité du pilote

7.8.1 Maladie, inaptitude et accident, non imputables au service

Durant les mois prévus en activité, les pilotes en « TTA par mois entiers » perçoivent la même garantie de rémunération que les pilotes en travail à temps plein.

Durant les périodes d'inactivité sans solde, il n'y a pas de versement de la garantie de rémunération. Toutefois, si l'indisponibilité, survenue en période d'inactivité, déborde sur la période d'activité, la garantie de rémunération intervient à compter du premier jour de cette même période d'activité.
Il est confirmé que si l'arrêt maladie ou inaptitude non imputable au service comprend des périodes d'inactivité sans solde, la garantie journalière de rémunération n'est pas versée pour ces périodes sans solde, mais reportée d'autant de jours au-delà du 180ème jour d'arrêt maladie ou inaptitude.

7.8.2 Longue maladie

Les droits relatifs à la longue maladie sont inchangés.

7.8.3 Maladie professionnelle, inaptitude imputable au service, accident du travail

Les pilotes en « TTA » perçoivent la garantie de rémunération calculée selon les dispositions en vigueur, pendant la même durée que les pilotes employés à temps plein, y compris pendant les périodes prévus en inactivité.

8 PERTE DE LICENCE DEFINITIVE

Les dispositions applicables en cas de perte de licence définitive au pilote travaillant à temps plein, sont applicables au pilote travaillant en « TTA ».

9 MANDAT REPRESENTATIF ET TEMPS ALTERNE

Pendant les mois prévus en inactivité selon son régime de « TTA », le pilote investi d'un mandat représentatif n'est pas rémunéré pour ses fonctions représentatives, sauf convocation de l'employeur (ou de la CRPN pour le pilote qui en est administrateur) et à la demande de l'intéressé.

10 RETRAITE

Lors de la campagne TTA, la direction informera les pilotes sur les conditions en vigueur de retraite CRPN prévues lors de leurs périodes d'inactivité.

11 MAINTIEN DES AVANTAGES ET PRESTATIONS

Pendant les périodes d'inactivité prévus par son contrat de travail à temps alterné, le pilote continue de bénéficier des facilités de transport, du CCE, du CE et, le cas échéant, des avantages et prestations offerts par la mutuelle, la prévoyance, dans les conditions fixées par la réglementation de ces organismes.

12 SEUILS D'EFFECTIFS

Les pilotes bénéficiaires du régime de travail à temps alterné sont pris en compte intégralement dans l'effectif de la compagnie pour le calcul des seuils de référence en matière de représentation du personnel et syndicale.

13 DISPOSITIONS GENERALES

13.1 Champ d'application

Les dispositions du présent accord s'appliquent aux pilotes d'Air France basé en région parisienne et en province.

Le « TTA » n'est pas ouvert hors de la France métropolitaine.
Il n'est pas ouvert aux chefs pilotes. Les pilotes accédant à ces fonctions perdent le bénéfice de leur TTA.

13.2 Durée

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée. Il s'applique à compter de la campagne de temps alterné 2019 (pour attribution d'un temps alterné à compter du 1er janvier 2020).

13.3 Adhésion

Le présent accord constitue un tout indivisible.

Une organisation syndicale représentative des Pilotes dans l'entreprise et non signataire pourra y adhérer ultérieurement.

Cette adhésion ne pourra être partielle et concernera nécessairement l'ensemble des termes de l'accord.

L'adhésion devra faire l'objet du dépôt prévu par le code du travail. Elle devra, en outre, être notifiée par lettre recommandée aux parties signataires dans un délai de huit jours à compter de ce dépôt.

Elle sera valable à compter du lendemain du jour de sa notification au secrétariat du greffe du conseil de Prud'hommes compétent.

13.4 Révision

La Direction ou les organisations syndicales habilitées conformément aux dispositions du code du travail peuvent demander la révision de tout ou partie du présent accord, selon les modalités suivantes :

- toute demande de révision devra être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou lettre remise en main propre à la direction et aux organisation syndicales habilitées à engager la procédure de révision et comporter les dispositions dont la révision est demandée.

- le plus rapidement possible suivant la réception de cette lettre, les parties devront ouvrir une négociation en vue de la rédaction d'un éventuel nouveau texte.

Les dispositions conventionnelles dont la révision est demandée resteront en vigueur jusqu'à la conclusion d'un avenant.

13.5 Dénonciation

Le présent accord peut être dénoncé par tout ou partie des parties signataires.

La dénonciation est notifiée aux autres signataires par lettre recommandée avec avis de réception ou par lettre remise en mains propres. Elle fait l'objet de formalités de dépôt légal.

Lorsque la dénonciation est le fait d'une partie seulement des organisations syndicales signataires, elle ne fait pas obstacle au maintien en vigueur de l'accord entre les autres parties signataires.

Lorsque la dénonciation émane de la direction ou de la totalité des organisations syndicales signataires, une nouvelle négociation doit s'engager, à la demande d'une des parties intéressées dans les trois mois qui suivent la date du dépôt légal de la dénonciation.

L'accord continue de produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée d'un an à compter de l'expiration du délai de préavis.

13.6 Diffusion, Publicité et Dépôt Légal

Le présent accord sera notifié aux organisations syndicales représentatives Pilotes et fera l'objet de formalités de dépôt et de publicité prévues par les dispositions légales.

Tout éventuel avenant ultérieur fera l'objet des mêmes formalités de diffusion, dépôt et notification.

AIRFRANCE

DIRECTION GENERALE DES RESSOURCES HUMAINES

13.7 Comité de Suivi

Un comité de suivi de cet accord est créé, associant les organisations syndicales représentatives pilote et la Direction, signataires du présent accord.

Il a pour fonction :

- De suivre l'application de l'accord et d'examiner toute difficulté d'interprétation qui pourrait surgir
- D'étudier toute difficulté liée à cet accord

Le comité se réunira sur demande de la Direction ou d'une ou plusieurs organisations syndicales signataires.

Fait à Roissy, le 25 JUIN 2019

Pour la Société Air France,

[signé]

Pour les Organisations Syndicales Représentatives Pilotes,

Pour le SNPL France ALPA

[signé]

Pour le SPAF

Pour ALTER