

## CHAPITRE B - REMUNERATION

---

Les dispositions de la convention d'entreprise du Personnel Navigant Commercial qui ne seraient pas en cohérence avec le présent chapitre seront modifiées en conséquence. La signature du présent accord vaudra révision de ces éléments de la convention, sous réserve d'une rédaction appropriée.

### 1 – PRINCIPES GENERAUX

#### 1.1 Structure de la rémunération du Personnel Navigant Commercial Non Cadre

La rémunération du Personnel Navigant Commercial non cadre comprend :

- un traitement fixe,
- des primes de vol,
- des primes annuelles (PFA, PUA),

et le cas échéant :

- des majorations pour vol de nuit,
- des majorations au titre des périodes de vol de plus de 10 heures,
- des majorations pour heures supplémentaires,
- un complément au titre du repos additionnel,
- une majoration ou une prime liée à l'affectation aux Antilles,
- des primes et indemnités diverses.

#### 1.2 Modalités de paiement

Le paiement des rémunérations est effectué à terme échu, en principe au lieu d'affectation.

Le règlement des éléments fixes (traitement fixe, primes et indemnités forfaitaires) a lieu en fin de mois (M).

Les éléments variables sont réglés à la fin du mois qui suit celui auquel ils correspondent (M+1).

Une avance forfaitaire exprimée en primes de vol est versée au Personnel Navigant Commercial non cadre. Il est redevable à la Compagnie de cette avance lors de sa cessation de service.

	<b>Années IATA 2008/2009 à 2009/2010</b>	<b>A partir de l'année IATA 2010/2011</b>
<b>Niveau de l'avance forfaitaire (en primes de vol)</b>	86	85

### 1.3 Echelon d'ancienneté

Les échelons qui sanctionnent l'ancienneté à la Compagnie ont une incidence sur la rémunération et prennent effet le 1<sup>er</sup> d'un mois.

Si la date de départ de l'ancienneté, décomptée comme il est indiqué ci-dessus, se situe entre le 1<sup>er</sup> et le 15 d'un mois, l'échelon prend effet au 1<sup>er</sup> du mois considéré. Si la date de départ de l'ancienneté se situe après le 15 d'un mois, l'échelon prend effet au 1<sup>er</sup> du mois suivant.

Les échelons ainsi que la progression dans ces échelons en fonction de la durée des services sont fixés conformément au tableau ci-dessous :

Echelon	Durée des services dans l'échelon
1	2 ans
2	2 ans
3	2 ans
4	3 ans
5	3 ans
6	3 ans
7	3 ans
8	3 ans
9	4 ans
10	--

La majoration liée aux échelons d'ancienneté est prise en compte dans les barèmes en vigueur.

### 1.4 Tableau des emplois PNC non cadre

Emploi	Niveau de classement
Hôtesse et Steward	classe d'adaptation 4 <sup>ème</sup> classe 3 <sup>ème</sup> classe 2 <sup>ème</sup> classe 1 <sup>ère</sup> classe Hors classe
Chef de Cabine	2 <sup>ème</sup> classe 1 <sup>ère</sup> classe Hors classe
Chef de Cabine Principal	2 <sup>ème</sup> classe 1 <sup>ère</sup> classe Hors classe

## **1.5 Coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire**

L'intégration de la prime complémentaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995 a pour effet de majorer à hauteur de 1/13<sup>ème</sup> le traitement fixe, les primes liées à l'emploi de Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal et les éléments de rémunération au titre des primes de vol.

## **2 – TRAITEMENT FIXE**

Le PNC non cadre perçoit un traitement fixe (cf barème en annexe 1 du présent chapitre), dont le montant est fonction de son emploi, de sa classe dans son emploi et de son échelon d'ancienneté.

## **3 – PRIMES DE VOL**

La prime de vol effective individualisée (PVEI) d'un PNC non cadre est fonction de son emploi, de sa classe dans son emploi et de son échelon d'ancienneté (cf barèmes en annexe 2 du présent chapitre : ces barèmes sont en euros au 01/04/2008 sans préjudice des augmentations générales postérieures à cette date).

Le montant mensuel des primes de vol et majorations correspond :

- soit au décompte des primes de vol et majorations selon l'activité réalisée (Cf paragraphe 4 ci-dessous : primes de vol liées à l'activité aérienne et non aérienne, majorations pour vol de nuit, périodes de vol de plus de 10h ou heures supplémentaires, primes de vol liées aux éventuelles périodes de maladie - prises en compte à hauteur de 80 PVEI par mois, au prorata selon la durée de la maladie - ),
- soit au salaire minimum garanti défini à l'article 4.8.

## **4 - DECOMPTE ET REMUNERATION DE L'ACTIVITE**

### **4.1 Définitions**

#### **4.1.1 Définitions de l'activité vol**

Ces définitions ne concernent que le présent chapitre « Rémunération » et ne remettent pas en cause celles des chapitres F et G relatives aux règles d'utilisation.

- **Temps de vol de référence :**

Le temps de vol de référence d'une étape pour un type avion est une valeur figée à partir des temps de vol programmés de l'exercice IATA 2003, et utilisée pour le décompte de l'activité des Personnels Navigants Techniques et Commerciaux. Les principes figurent en annexe 3 de ce chapitre.

- **Temps de vol rémunéré (HV100%(r)) :**

Le temps de vol servant au calcul de la rémunération d'une étape en fonction est indépendant du temps de vol réalisé. Il est égal au temps de vol de référence, prolongé de :

- 10 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier
- 30 minutes pour les PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier.

- **Temps de vol décompté :**

Les heures de vol effectuées en fonction prises en compte pour le décompte de l'activité sont pour chaque étape :

- le temps de vol de référence tant que le temps de vol réalisé (bloc-bloc) est inférieur ou égal à celui-ci
- le temps de vol réalisé (bloc-bloc) si celui-ci est supérieur au temps de vol de référence.

- **Tme :**

Temps moyen d'étape des vols en fonction, calculé au Service de vol. Le Tme a une valeur minimum de 1 heure.

Le temps de chaque étape intervenant dans le calcul du Tme est le temps de vol effectivement réalisé.

- **Cmt :**

Coefficient majorateur d'étape calculé pour chaque Service de Vol.

$$\text{Cmt} = \text{SUP} (70 / (21 \text{ Tme} + 30) ; 1)$$

- **HV100%(r) :**

Pour une étape en fonction, temps de vol rémunéré défini ci-dessus.

- **Hcv(r) :**

Pour un Service de Vol : Heures créditées rémunérées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **HV100% :**

Pour une étape en fonction, temps de vol décompté défini ci-dessus.

- **Hcv :**

Pour un Service de Vol :Heures créditées décomptées au titre des heures de vol du Service de vol.

- **Hct :**

Pour un Service de Vol : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps de Service de Vol.

- **Hca :**

Pour un courrier : Heures créditées décomptées et rémunérées au titre du Temps d'Absence d'un courrier.

- **TSV :**

Le TSV débute 1 heure avant l'heure programmée ou réalisée (si elle est antérieure) du premier vol et se termine ½ heure après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé du Service de Vol (en cas de rotation croisée, l'heure de fin du dernier temps de service de vol de la rotation est reportée d'une heure).

- **TA :**

Le Temps d'Absence est le temps décompté depuis le début du premier service de vol programmé ou réalisé (s'il est antérieur) jusqu'à la fin du dernier service de vol réalisé d'une rotation (selon définition du TSV ci-dessus).

#### 4.1.2 Définitions de l'activité sol

- Hcs : heures créditées au titre de l'activité sol

Toute journée d'immobilisation sur ordre est créditée 4 Hcs.

Certaines activités ne mobilisant qu'une demi-journée (d'une durée maximale de 4 heures) se verront créditées d'une demi journée soit 2 Hcs.

Une réserve (terrain, domicile ou hôtel) non déclenchée est créditée 3 Hcs.

Une alerte terrain non déclenchée est également créditée 3 Hcs.

## **4.2 Décompte mensuel de l'activité**

### 4.2.1 PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier

- **Hcv = ( $\Sigma$  HV100%) x Cmt +  $\Sigma$  MEP /2 (\*),**

(\*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- **Hct = TSV / 1.64**

Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- **Hca = 4 HC x nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.**

En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

- ◇ Heures créditées décomptées par Service de vol : **H1 = Sup ( Hcv ; Hct )**
- ◇ Heures créditées décomptées par Rotation : **H2 = Sup ( Hca ; Σ H1 )**
- ◇ Heures créditées décomptées au mois : **HC = Σ H2 + Σ Hcs**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

#### 4.2.2 PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier

- **Hcv = (Σ HV100%) x Cmt + Σ MEP /2 (\*),**

(\*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- **Hct = TSV / 1.75**

Avec un TSV minimum de 7 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- **Hca = TA x 5/24**

- ◇ Heures créditées décomptées par Service de vol : **H1 = Sup ( Hcv ; Hct )**
- ◇ Heures créditées décomptées par Rotation : **H2 = Sup ( Hca ; Σ H1 )**
- ◇ Heures créditées décomptées au mois : **HC = Σ H2 + Σ Hcs**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2.

### **4.3 Rémunération mensuelle de l'activité**

#### 4.3.1 PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier

- $Hcv(r) = (\Sigma HV100\%(r)) \times Cmt + \Sigma MEP / 2 (*)$ ,

(\*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- $Hct = TSV / 1.64$

Avec un TSV minimum de 5.74 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- $Hca = 4 HC \times$  nombre de jours civils d'engagement de la rotation programmée ou reprogrammée.

En cas d'irrégularité, si la fin du dernier Service de Vol d'une rotation, programmée avant 00h00 locale, se termine après 01h00 locale du jour suivant, la rotation sera incrémentée d'un jour civil d'engagement supplémentaire pour le calcul des Hca.

- ◇ Heures créditées rémunérées par Service de vol :  $H1(r) = \text{Sup} (Hcv(r) ; Hct)$
- ◇ Heures créditées rémunérées par Rotation :  $H2(r) = \text{Sup} (Hca ; \Sigma H1(r))$
- ◇ Heures créditées rémunérées au mois :  $HC(r) = \Sigma H2(r) + \Sigma Hcs$

#### **1 heure créditée rémunérée donne lieu au paiement de 1.08 Primes de Vol Effectives Individualisées.**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2(r).

#### 4.3.2 PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier

- $Hcv(r) = (\Sigma HV100\%(r)) \times Cmt + \Sigma MEP / 2 (*)$ ,

(\*) Les Mises En Place sont prises en compte pour leurs durées de vol réellement effectuées (ou programmées si elles sont effectuées sur d'autres Compagnies).

- $Hct = TSV / 1.75$

Avec un TSV minimum de 7 heures. Ce TSV minimum ne s'applique pas pour les MEP isolées.

- $Hca = TA \times 5/24$

- ◇ Heures créditées rémunérées par Service de vol :  $H1(r) = \text{Sup} (Hcv(r) ; Hct)$
- ◇ Heures créditées rémunérées par Rotation :  $H2(r) = \text{Sup} (Hca ; \Sigma H1(r))$
- ◇ Heures créditées rémunérées au mois :  $HC(r) = \Sigma H2(r) + \Sigma Hcs$

#### **1 heure créditée rémunérée donne lieu au paiement de 1.07 Primes de Vol Effectives Individualisées.**

Pour une rotation à cheval sur 2 mois, chaque mois sera crédité au prorata des heures de vol réalisées (100% des heures de vol en fonction et 50% des heures de vol en mise en place) de la rotation considérée sur chacun des mois, multiplié par H2(r).

## **4.4 Situations particulières**

### **4.4.1 Irrégularité d'exploitation**

On entend par irrégularité d'exploitation tout vol qui ne se termine pas à l'escale d'arrivée figurant au plan de vol déposé avant le départ : un demi-tour au sol, un demi-tour en vol, un atterrissage en route ou un atterrissage sur un terrain de dégagement sont des irrégularités d'exploitation. Par extension, l'étape suivant un atterrissage en route ou un dégagement est assimilée à une irrégularité d'exploitation si celle-ci ne figure pas au programme des vols de la saison en cours pour l'avion concerné.

Lors d'une irrégularité d'exploitation le temps de vol pris en compte tant pour le décompte que pour la rémunération est uniquement le temps de vol réalisé.

### **4.4.2 Décompte et rémunération des vols annulés ou reportés après engagement du TSV**

#### **Vol annulé :**

En cas de vol annulé après engagement du service de vol (délai de prévenance non respecté), s'il n'y a pas attribution d'un service de vol de substitution, le TSV engagé donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées.

(Soit 4 HC pour un service de vol au départ de la base, au titre du TSV minimum en Long Courrier, et au titre du jour d'engagement en Moyen Courrier. Pour un service de vol au départ d'une escale, le TSV minimum donne 4 HC en Long Courrier et 3.5 HC en Moyen Courrier, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation et également du temps d'absence de celle-ci).

#### **Vol reporté :**

En cas de vol reporté (ou de service de vol interrompu avec poursuite du courrier) après engagement du service de vol (délai de prévenance non respecté), le service de vol interrompu donne lieu à décompte et rémunération selon le principe des heures créditées.

(Le TSV minimum donne 4 HC en Long Courrier et 3.5 HC en Moyen Courrier, le nombre d'heures créditées de la rotation étant ensuite calculé en fonction de l'ensemble des services de vol de la rotation -incluant le service de vol interrompu- et également du temps d'absence de celle-ci).

### **4.4.3 Mise en place par voie de surface**

Par extension, la mise en place effectuée par voie de surface est décomptée et rémunérée dans les mêmes conditions que celles indiquées ci-dessus, sur la base du temps de vol apprécié en

fonction du temps normalement nécessaire pour effectuer le trajet considéré avec le type avion ou avec un type avion voisin de celui utilisé sur le parcours justifiant la mise en place avec un minimum d'une heure de temps de vol. Le temps de service de vol correspondant est comptabilisé pour la rémunération suivant les mêmes règles que pour les vols en mise en place.

#### 4.5 Majoration de nuit

Pour la rémunération, est considéré comme temps de vol de nuit le temps de vol rémunéré effectué en fonction compris entre :

- 18h00 et 6h00 locales de l'escale de départ du service de vol en Long Courrier (\*),
- 21h00 et 9h00 locales de la base d'affectation en Moyen Courrier,

l'origine étant l'heure bloc départ réalisée.

Le temps de vol de nuit des tronçons de vol effectivement réalisés donnent lieu à la majoration suivante au titre de la nuit, exprimée en primes de vol :

**0.5 x Cmt x (temps de vol de nuit) x coef. PV/HC(\*\*)**

(\*) Pour l'application de ce paragraphe, les parcours Métropole/Alaska et retour sont considérés comme effectués entièrement de nuit.

(\*\*) Coefficients PV/HC : 1.08 pour le PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier, 1.07 pour le PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier.

#### 4.6 Majoration complémentaire au titre des périodes de vol de plus de 10 heures

Les majorations sont déterminées suivant le tableau ci-dessous :

Heure de vol	Majoration
entre 10 h 01 et 11 h	0,25
entre 11 h 01 et 12 h	0,50
entre 12 h 01 et 13 h	1,00
au-delà de 13 h	2,00

La majoration complémentaire au titre des périodes de vol de plus de 10 heures versée pour le mois considéré est égale à :

Somme des majorations sur le mois x 0.7 PVEI \*

\* en tenant compte le cas échéant, de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative à la prime de vol.

#### 4.7 Majoration pour heures supplémentaires

Chaque heure créditée supplémentaire, au delà du seuil mensuel de 75 heures créditées \* (selon le décompte mensuel de l'activité tel que précisé à l'article 4.2 ci-dessus), donne lieu au versement

de :

- Traitement fixe :  $1/75^{\text{ème}}$  du traitement fixe mensuel (en tenant compte, le cas échéant, de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, ainsi que de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative au traitement fixe) majoré de 25%.
- Primes de vol : 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 (en tenant compte le cas échéant de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative aux primes de vol) liées aux activités vol et sol (selon article 4.3) et liées aux majorations de nuit (selon article 4.5), divisé par le nombre total d'heures créditées du mois considéré (selon le décompte mensuel de l'activité article 4.2).

\* Ce seuil est réduit d'autant de  $1/30^{\text{èmes}}$  que de jours passés par un PNC au cours du mois considéré, en inaptitude, accident, congés, maladie supérieure à dix jours. Ce seuil ne peut cependant, en aucun cas, être inférieur à 16 heures créditées.

#### **4.8 Salaire mensuel minimum garanti**

Outre le traitement fixe et le cas échéant la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, le PNC non cadre perçoit un montant minimum garanti au titre des primes de vol et majorations.

Pour le PNC dont le régime d'emploi est Moyen Courrier, ce montant minimum est égal à :

$$(\text{Nb de } 30^{\text{ème}} \text{ de présence} + \text{Nb de } 30^{\text{ème}} \text{ de maladie}) \times 86^* \text{ PVEI} / 30$$

Pour le PNC dont le régime d'emploi est Long Courrier, ce montant minimum est égal à :

$$(1,127 \times \text{Nb de } 30^{\text{ème}} \text{ de présence} + \text{Nb de } 30^{\text{ème}} \text{ de maladie}) \times 86^* \text{ PVEI} / 30$$

\* 85 PVEI à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010

## **5 - ELEMENTS COMPLEMENTAIRES DE REMUNERATION DU PERSONNEL NAVIGANT NON CADRE**

### **5.1 Rémunération au titre du repos additionnel**

$$\frac{8 \% \times (\text{salaires mensuel minimum garanti}^*)}{2}$$

par tranche de 24 heures ou au prorata.

\* Salaire mensuel minimum garanti défini à l'article 4.8. ci-dessus, comprenant : le traitement fixe, les primes de vol garanties pour 30/30<sup>ème</sup> de présence, et le cas échéant la prime de fonction Chef de Cabine ou Chef de Cabine Principal, ainsi que la prime différentielle de CCT ou de CCPT.

La rémunération au titre du repos additionnel est versée en sus de la garantie prévue à l'article 4.8 ci-dessus. Elle n'est pas prise en compte pour déterminer le salaire global mensuel moyen (SGMM) ni la prime de fin d'année.

Les conditions d'attribution de la rémunération au titre du repos additionnel sont définies dans les chapitres F et G traitant des règles d'utilisation du PNC.

## **5.2 Rémunération particulière liée à l'exercice de certains emplois**

### **5.2.1 Hôtesse ou Steward faisant fonction de Chef de Cabine**

L'Hôtesse ou le Steward faisant exceptionnellement fonction de Chef de Cabine perçoit, pour chaque heure créditée décomptée au titre des heures de vol (Hcv) effectuée en «faisant fonction», une prime horaire forfaitaire. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Son montant est de 15 € à la date du 01/04/2008 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la prime complémentaire).

Le montant de cette prime inclut également un prorata au titre de la prime de fin d'année et de la rémunération au titre des congés annuels. Elle ne donne donc pas lieu à régularisation de la prime de fin d'année. Elle n'est pas prise en compte pour déterminer le salaire global mensuel moyen. Elle est versée en sus de la garantie prévue à l'article 4.8 ci-dessus.

### **5.2.2 Chef de Cabine Temporaire**

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine à titre temporaire perçoit, le mois où il exerce cet emploi, le traitement fixe d'un Chef de Cabine de 2<sup>ème</sup> classe à son échelon d'ancienneté (ou le traitement fixe d'un C/C 1<sup>ère</sup> classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe depuis au moins 5 ans), et à l'exclusion de la prime de fonction Chef de Cabine. La prime de vol effective individualisée qui lui est appliquée ce mois-là est en outre celle d'un Chef de Cabine de 2<sup>ème</sup> classe à son échelon d'ancienneté (ou la prime de vol effective individualisée d'un C/C 1<sup>ère</sup> classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe depuis au moins 5 ans). Cette disposition se traduit par le versement d'une prime différentielle.

Les Hôtesse et Stewards ayant déjà été mis en ligne en CCT et déclenchés ponctuellement en CCT percevront une prime égale à 160% de la différence entre le traitement fixe C/C 2<sup>ème</sup> classe et leur traitement fixe (ou entre le traitement fixe C/C 1<sup>ère</sup> classe et leur traitement fixe s'ils sont hors classe depuis au moins 5 ans).

### 5.2.3 Prime de Chef de Cabine

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine perçoit mensuellement une prime de fonction. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Barème de la prime mensuelle de fonction Chef de Cabine applicable au 1/04/2008 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire) :

- Chef de Cabine dont le régime d'emploi est Moyen Courrier : 160 €
- Chef de Cabine dont le régime d'emploi est Long Courrier : 80 €

### 5.2.4 Chef de Cabine Principal Temporaire ou Chef de Cabine faisant fonction de Chef de Cabine Principal

Le Chef de Cabine perçoit, le mois où il exerce l'emploi de Chef de Cabine Principal, le traitement fixe majoré de la prime de fonction de Chef de Cabine Principal d'un Chef de Cabine Principal de 2<sup>ème</sup> classe à son échelon d'ancienneté, s'il est 2<sup>ème</sup> ou 1<sup>ère</sup> classe, et celui d'un Chef de Cabine Principal de 1<sup>ère</sup> classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe. La prime de vol effective individualisée qui lui est appliquée ce mois-là est en outre celle d'un Chef de Cabine Principal de 2<sup>ème</sup> classe à son échelon d'ancienneté, s'il est 2<sup>ème</sup> ou 1<sup>ère</sup> classe, et celle d'un Chef de Cabine Principal de 1<sup>ère</sup> classe à son échelon d'ancienneté s'il est hors classe. Cette disposition se traduit par le versement d'une prime différentielle.

### 5.2.5 Prime de Chef de Cabine Principal

Le PNC exerçant l'emploi de Chef de Cabine Principal perçoit mensuellement une prime de fonction correspondant à sa classe. Celle-ci est revalorisée dans les mêmes conditions que le traitement fixe.

Barème de la prime mensuelle de fonction Chef de Cabine Principal applicable au 1/04/2008 (montant intégrant l'effet du coefficient majorateur individuel résultant de l'intégration de la Prime Complémentaire) :

<b>CLASSE</b>	<b>Prime CCP</b>
Hors classe	450 €
1 <sup>ère</sup> classe	370 €
2 <sup>ème</sup> classe	260 €

## **5.3 Prime de Fin d'Année (PFA)**

### 5.3.1 Conditions d'attribution

La prime de fin d'année est versée intégralement au PNC travaillant à temps plein, en activité pendant la période de référence (1<sup>er</sup> janvier - 31 décembre) et n'ayant eu, au cours de cette même période, aucune interruption de service non rémunérée.

En cas d'année incomplète, cette prime est calculée au prorata du temps de service effectif au cours de cette année.

Elle est également versée, prorata temporis, en cas de préavis payé non travaillé.

### 5.3.2 Taux

Le taux de cette prime est fixé à 100 % des éléments de rémunération suivants :

- traitement fixe, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- moyenne des primes de vol, revalorisées pour tenir compte des augmentations collectives de salaires (en tenant compte le cas échéant des primes différentielles de CCT ou CCPT relatives aux primes de vol, ainsi que des éventuels compléments de primes de vol versés dans le cadre de la garantie de rémunération prévue à l'article 4.8, et à l'exclusion des majorations au titre des heures supplémentaires).  
La période de référence correspond à l'activité réalisée du 1<sup>er</sup> décembre au 30 novembre.
- Pour l'Hôtesse ou le Steward ayant exercé l'emploi de Chef de Cabine Temporaire au cours de l'année, il sera tenu compte de la moyenne des primes différentielles de Chef de Cabine relatives au traitement fixe, perçues au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> décembre de l'année précédente au 30 novembre de l'année en cours.
- Pour le Chef de Cabine ayant exercé l'emploi de Chef de Cabine Principal Temporaire ou ayant fait fonction de Chef de Cabine Principal au cours de l'année, il sera tenu compte de la moyenne des primes différentielles de Chef de Cabine Principal relatives au traitement fixe, perçues au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> décembre de l'année précédente au 30 novembre de l'année en cours.

Si la période de douze mois ainsi définie comprend des mois au cours desquels se trouve située tout ou partie d'une période d'inactivité supérieure à 30 jours consécutifs, la moyenne des primes de vol est déterminée :

- en éliminant l'intégralité des primes de vol afférentes aux mois concernés par une période d'inactivité,
- puis en divisant le total des primes de vol restant par le nombre de mois correspondant.

Ces divers éléments sont appréciés compte tenu de la situation de l'intéressé au 1<sup>er</sup> décembre.

### 5.3.3 Modalités de versement

Une avance est effectuée vers le 15 décembre. Cette avance est régularisée sur la paie de décembre.

## **5.4 Prime d'accompagnement de passagers par voie de surface**

Le PNC chargé d'accompagner des passagers par voie de surface perçoit pour chaque heure passée en accompagnement 1 PVEI \* (sans majoration au titre des heures de nuit ou supplémentaires).

\* en tenant compte le cas échéant, de la prime différentielle de CCT ou de CCPT relative à la prime de vol.

## **5.5 Majoration pour service accompli le 1er mai**

Outre la rémunération normalement acquise, il est versé une majoration au PNC en activité au cours de la journée du 1<sup>er</sup> mai. La journée du 1<sup>er</sup> mai s'entend de 00 H 00 à 23 H 59 sur la base de l'heure légale en vigueur à la base d'affectation.

La majoration est calculée comme suit en cas d'activité vol au cours de cette journée :

- 1/30<sup>ème</sup> du traitement fixe acquis le 1<sup>er</sup> mai, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- le montant de primes de vol, majorations de nuit incluses, correspondant à la part de primes de vol et de majorations de nuit versée pour les heures de vol effectuées au cours de la journée du 1<sup>er</sup> mai, appréciée sur la base de l'heure légale du lieu d'affectation.
- 1 PVEI, pour chaque heure passée en accompagnement de passagers par voie de surface.

Dans le cas où l'intéressé se trouve en immobilisation sur ordre ou en réserve, l'indemnité est égale à 1/30<sup>ème</sup> du traitement fixe acquis le 1<sup>er</sup> mai, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal, auquel s'ajoute le cas échéant un montant de primes de vol correspondant à la part de l'activité sol effectuée au cours de la journée du 1<sup>er</sup> mai.

## **5.6 Prime Uniforme Annuelle (PUA)**

La prime uniforme annuelle donne lieu à un versement d'un même montant et effectué dans les mêmes conditions que pour le personnel au sol d'Air France.

## **5.7 Salaire Global Mensuel Moyen (S.G.M.M)**

Le salaire global mensuel moyen est attribué à raison d'1/30<sup>ème</sup> par jour de congé annuel, de congé exceptionnel d'ordre familial, de préavis non travaillé, d'accident du travail, de congé maternité (dans les conditions définies à l'article 2.5.1.4 du chapitre C), et par jour de rappel individuel sous les drapeaux ; il comporte les éléments de rémunération suivants :

- le traitement fixe du mois en cours, en tenant compte le cas échéant de la prime de fonction de Chef de Cabine ou de Chef de Cabine Principal,
- la moyenne\* des primes de vol perçues pendant les 12 mois précédant le mois en cours (en tenant compte le cas échéant des primes différentielles de CCT ou CCPT relatives aux primes de vol, ainsi que des éventuels compléments de primes de vol versés dans le cadre de la garantie de rémunération prévue à l'article 4.8),
- la moyenne\* des majorations pour heures supplémentaires (au titre du traitement fixe et des primes de vol) perçues pendant les 12 mois précédant le mois en cours,
- le cas échéant, la moyenne\* des primes différentielles de Chef de Cabine Temporaire relatives au traitement fixe, des 12 mois précédant le début de la situation donnant lieu à versement du SGMM (sauf dans le cas où le traitement fixe du mois en cours est celui d'un Chef de Cabine),
- le cas échéant, la moyenne\* des primes différentielles de Chef de Cabine Principal Temporaire (ou Chef de Cabine faisant fonction de Chef de Cabine Principal) relatives au traitement fixe, des 12 mois précédant le début de la situation donnant lieu à versement du SGMM (sauf dans le cas où le traitement fixe du mois en cours est celui d'un Chef de Cabine Principal).

\* Les moyennes mentionnées ci-dessus sont revalorisées pour tenir compte des augmentations collectives de salaires.

## **6 – DISPOSITIONS TRANSITOIRES RELATIVES AU CALCUL DU SGMM ET DE LA PFA**

Pour le calcul de la PFA 2008, les moyennes de primes de vol et de primes différentielles seront calculées sur la période de 8 mois allant du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 30 novembre 2008.

Pour le calcul du SGMM :

- avant la mise en œuvre effective des nouvelles règles de rémunération, le SGMM continuera à être calculé en application des règles antérieures
- à compter de la mise en œuvre effective en paie des nouvelles règles de rémunération, le SGMM sera calculé selon les règles de l'article 5.7 ci-dessus, les moyennes de primes de vol et de primes différentielles étant calculées dans un premier temps sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2008 à la fin du mois précédant le début de la situation donnant lieu au versement du SGMM.

## ANNEXE 1 : TRAITEMENT FIXE MENSUEL

(en euros, après application du coefficient majorateur  
d'intégration de la prime complémentaire)

Date d'effet : 1<sup>er</sup> avril 2008

### Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1 234,51	1 257,71	1 405,99	1 434,78	1 520,98	1 549,78	1 578,52	1 607,39	1 696,64	1 727,33
1ère CI	1 187,04	1 208,09	1 341,99	1 368,14	1 446,61	1 472,70	1 498,93	1 525,02	1 606,20	1 634,10
2ème CI	1 070,75	1 089,95	1 211,54	1 235,06	1 305,95	1 329,73	1 353,59	1 377,32	1 451,28	1 476,67
3ème CI	943,37	960,23	1 067,10	1 087,88	1 150,08	1 170,73	1 191,50	1 212,29	1 276,63	1 298,92
4ème CI	910,55	926,93	1 030,57	1 050,59	1 110,79	1 130,69	1 150,84	1 170,79	1 233,08	1 254,40
CI d'adaptation	849,17	862,38	958,58	977,23	1 033,17	1 051,82	1 070,47	1 089,11	1 107,78	1 126,42

### Chef de Cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1 522,73	1 558,28	1 629,36	1 664,92	1 771,64	1 807,26	1 842,81	1 878,42	1 913,91	1 949,53
1ère CI	1 453,78	1 486,06	1 550,62	1 582,90	1 679,95	1 712,36	1 744,64	1 777,06	1 809,27	1 841,70
2ème CI	1 386,85	1 416,14	1 474,72	1 503,94	1 591,67	1 620,89	1 650,18	1 679,33	1 708,53	1 737,83

### Chef de Cabine Principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	1 548,54	1 585,32	1 658,94	1 695,74	1 806,14	1 842,87	1 879,68	1 916,55	1 953,21	1 990,01
1ère CI	1 522,73	1 558,28	1 629,36	1 664,92	1 771,64	1 807,26	1 842,81	1 878,42	1 913,91	1 949,53
2ème CI	1 464,43	1 497,40	1 563,43	1 596,33	1 694,97	1 727,88	1 760,73	1 793,62	1 826,53	1 859,44

## ANNEXE 2 : PRIMES DE VOL

(en euros, après application du coefficient majorateur  
d'intégration de la prime complémentaire)

Date d'effet : 1<sup>er</sup> avril 2008

### Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	14,35	14,62	16,35	16,68	17,69	18,02	18,35	18,69	19,73	20,09
1ère CI	13,80	14,05	15,60	15,91	16,82	17,12	17,43	17,73	18,68	19,00
2ème CI	12,45	12,67	14,09	14,36	15,19	15,46	15,74	16,02	16,88	17,17
3ème CI	10,97	11,17	12,41	12,65	13,37	13,61	13,85	14,10	14,84	15,10
4ème CI	10,59	10,78	11,98	12,22	12,92	13,15	13,38	13,61	14,34	14,59
CI d'adaptation	9,87	10,03	11,15	11,36	12,01	12,23	12,45	12,66	12,88	13,10

### Chef de Cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	17,71	18,12	18,95	19,36	20,60	21,01	21,43	21,84	22,25	22,67
1ère CI	16,90	17,28	18,03	18,41	19,53	19,91	20,29	20,66	21,04	21,42
2ème CI	16,13	16,47	17,15	17,49	18,51	18,85	19,19	19,53	19,87	20,21

### Chef de Cabine Principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	18,01	18,43	19,29	19,72	21,00	21,43	21,86	22,29	22,71	23,14
1ère CI	17,71	18,12	18,95	19,36	20,60	21,01	21,43	21,84	22,25	22,67
2ème CI	17,03	17,41	18,18	18,56	19,71	20,09	20,47	20,86	21,24	21,62

## ANNEXE 2 : PRIMES DE VOL

(en euros, après application du coefficient majorateur  
d'intégration de la prime complémentaire)

Date d'effet : 1<sup>er</sup> avril 2010

### Hôtesse / Steward

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	14,52	14,80	16,54	16,88	17,89	18,23	18,57	18,91	19,96	20,32
1ère CI	13,97	14,21	15,79	16,10	17,02	17,33	17,63	17,94	18,90	19,22
2ème CI	12,60	12,82	14,25	14,53	15,36	15,64	15,92	16,20	17,07	17,37
3ème CI	11,10	11,30	12,55	12,80	13,53	13,77	14,02	14,26	15,02	15,28
4ème CI	10,71	10,91	12,12	12,36	13,07	13,30	13,54	13,77	14,51	14,76
CI d'adaptation	9,99	10,15	11,28	11,50	12,15	12,37	12,59	12,81	13,03	13,25

### Chef de Cabine

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	17,91	18,33	19,17	19,59	20,84	21,26	21,68	22,10	22,52	22,94
1ère CI	17,10	17,48	18,24	18,62	19,76	20,15	20,53	20,91	21,29	21,67
2ème CI	16,32	16,66	17,35	17,69	18,73	19,07	19,41	19,76	20,10	20,45

### Chef de Cabine Principal

ECHELON										
CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hors CI	18,22	18,65	19,52	19,95	21,25	21,68	22,11	22,55	22,98	23,41
1ère CI	17,91	18,33	19,17	19,59	20,84	21,26	21,68	22,10	22,52	22,94
2ème CI	17,23	17,62	18,39	18,78	19,94	20,33	20,71	21,10	21,49	21,88

## ANNEXE 3 : TEMPS DE VOL DE REFERENCE

### **Principe général**

Pour une étape existante à l'été 2002 (respectivement à l'hiver 2002/2003), le temps de vol de référence d'une étape en fonction est égal au temps de vol programmé commercial de cette étape pour le type d'avion concerné, sur la saison été 2003 pour les saisons été (respectivement sur la saison hiver 2003/2004 pour les saisons hiver), ou est égal au temps médian représentatif constaté sur la saison été 2005 (respectivement sur la saison hiver 2005/2006) augmenté respectivement de 4 et 3 minutes pour le Long Courrier et le Moyen Courrier et arrondi aux 5 mn les plus proches, si ce temps est supérieur.

Pour une étape ouverte sur une saison été, respectivement hiver, ultérieure et jusqu'à la saison hiver 2005/2006, le temps de vol de référence d'une étape en fonction est égal au temps médian constaté sur la saison été, respectivement hiver, d'ouverture, arrondi aux 5 mn les plus proches, ou est égal au temps médian représentatif constaté sur la saison été 2005 (respectivement sur la saison hiver 2005/2006) augmenté respectivement de 4 et 3 minutes pour le Long Courrier et le Moyen Courrier et arrondi aux 5 mn les plus proches, si ce temps est supérieur.

### **Ouverture de ligne, changement de route ou de type avion.**

Les temps de vols de référence retenus en cas d'ouverture de ligne, de changement de route ou de type avion sur la saison S, sont basés dans un premier temps sur les temps programmés commerciaux calculés par OA.NI par type avion.

Les temps de référence sont ensuite fixés de la façon suivante, pour les vols « Long-Trajet » et respectivement les vols « Moyen-Trajet » :

Après 10 (resp. 5) semaines d'exploitation avec un minimum de 10 (resp. 20) vols, le temps médian réalisé sur ces premières semaines, majoré de 4 mn (resp. 3 mn), est calculé et arrondi aux 5 mn les plus proches ; si un écart est constaté avec le temps de vol programmé, le temps de vol de référence est corrigé de cet écart (dans la limite de +/- 15 mn) pour le reste de la saison S, avec effet à compter de l'activité de mai (resp. avril) pour la saison été ou à compter de l'activité de décembre (resp. novembre) pour la saison hiver.

S'il y a moins de 10 (resp. 20) vols ou si la ligne n'a pas été exploitée sur 10 (resp. 5) semaines, le temps médian est observé le 5 de chacun des mois suivants jusqu'à vérification de ces deux critères, le temps de vol de référence étant alors modifié le cas échéant comme indiqué ci-dessus, à compter de l'activité du mois précédent celui où les deux critères ont été atteints.

Une démarche identique est conduite sur la saison suivante, car de nature différente.

A l'issue de chaque saison (été/hiver), le temps médian constaté sur l'ensemble de la saison, majoré de 4 mn (resp. 3 mn) et arrondi aux 5 mn les plus proches, détermine le temps de vol de référence de la saison suivante de même nature.

En cas d'IRGAV ponctuelle (vol effectué avec un type avion différent de celui figurant au programme des vols de la saison en cours ou des saisons précédentes), le temps de référence sera égal au temps programmé de ce vol.

### **Adaptation de certains temps de vol de référence**

En cas d'évolution significative\*, à la hausse ou à la baisse, des temps de vol médians, les temps de vol de référence seront adaptés en cohérence avec les temps de vol de référence en vigueur pour le décompte de l'activité du Personnel navigant Technique.

\*  $\text{temps médian} < \text{temps de vol de référence} - 15 \text{ mn}$ ,  
ou  $\text{temps médian} > \text{temps de vol de référence} + 5 \text{ mn}$