

Mayday, Mayday...

L'Europe brade votre sécurité

La déréglementation sociale, initiée par les instances européennes, s'attaque sans vergogne au temps de travail des Personnels Navigants (hôtesses, stewards et pilotes). Ce faisant, elle prévoit, en 2012, de monter d'un cran l'offensive globale contre les travailleurs du transport aérien.

Les effets de cette politique dictée par les intérêts mercantiles des compagnies aériennes, en mal de cash, entraînent des risques toujours plus importants pour la sécurité aérienne.

Pourtant, une étude scientifique et médicale, menée pour l'Agence Européenne sur la Sécurité Aérienne (AESAs) recommande la révision des limites européennes de temps de travail. Pour nous, professionnels du secteur, ces limites sont démentielles, elles mettent votre sécurité en danger !

	Règles européennes	Avis scientifiques et médicaux
Temps de travail quotidien	13 à 18 heures de jour comme de nuit, voire sans limite	Les études montrent que le taux d'accidents est de 1,2 fois plus élevé après 10-12 h de travail et 5,5 fois plus après 13 h !
Temps de travail de nuit	11 h 45 de nuit	Le temps de travail de nuit ne doit pas dépasser 10 h
Temps de travail hebdomadaire	60 h par semaine de jour comme de nuit (réalisables en 5 jours)	Les scientifiques démontrent que cela doit être revu. Selon un rapport DGAC DOC AA 395/98 « Etude de la fatigue en aéronautique », le niveau de fatigue est très élevé sur moyen-courrier à partir de 40 h de travail par semaine, à partir de 42 h sur long-courrier

Les effets de la fatigue sont comparables à ceux de l'alcool :

- perte de 80 % de la capacité d'attention,
- perte de 70 % des capacités de réaction,
- erreurs de jugement,
- temps de réaction et de décision allongés,
- manque de concentration, apathie, oublis,
- erreurs dans la réalisation d'actions simples et familières.

20 % des accidents aériens sont dus à la fatigue

Votre sécurité menacée

Il est essentiel, pour votre sécurité, que l'équipage soit vigilant et réactif.

Le Personnel Navigant doit être **en état d'accomplir des gestes adéquats dans un temps extrêmement court** tout au long du vol, surtout lors de situations critiques telles que :

- les incendies à bord, (le feu double d'intensité toutes les 7 secondes),
- un malaise cardiaque où il faut commencer la réanimation en moins de 4 mn, (les chances de survie baissent de 7 à 10 % toutes les minutes sans prise en charge),
- une évacuation (elle doit être réalisée en moins de 90 secondes).

La fatigue tue !

Ces catastrophes aériennes ont toutes, pour origine, la fatigue des équipages.

Ces victimes auraient pu être évitées !!!!

1993	Kalitta International, DC-8-61F à Guantanamo Bay
1994	Air Algérie, 737-200F à Coventry, UK
1997	Korean Air, 737-300 à Guam
1999	American Airlines, MD-82 à Little Rock, USA
2001	Crossair, BAe 146 à Zurich, Suisse
2002	AgcoCorp, Challenger 604 à Birmingham, UK
2004	MK Airlines, 747-200F à Halifax
2004	Corporate Airlines, BAeJetstream31 à Kirksville, USA
2004	Med Air, Learjet35A, San Bernadino, Californie
2005	oganair, B-N Islander à Machrihanish, UK
2006	27 août, Comair, CFJ100 à Lexington KY
2007	25 juin, Cathay Pacific, 747F, Stockholm
2007	28 octobre, JetX, 737, Keflavik, Islande
2009	12 février, Colgan, Dash8-Q400 à Buffalo, USA (enquête en cours)

Sources : documents ECA

L'Europe brade votre sécurité sur l'autel du libéralisme!

Si rien n'est fait :

- les mesures engagées par les instances européennes (Commission et Easa) verront leur mise en place complète et définitive en 2012. Elles sont inacceptables et dangereuses pour la sécurité des vols ;
- les règles nationales disparaissent progressivement ;
- les compagnies aériennes, obnubilées par les résultats financiers et le cours des actions, vont pouvoir interpréter et appliquer, à leur guise, des règles totalement élastiques et non contraignantes ;
- il n'y aura plus de gardes fous pour assurer des conditions de travail acceptables pour les Personnels Navigants.

Il faut négocier pour maintenir un haut niveau de sécurité !

- Les pouvoirs publics doivent reconnaître la pénibilité bien spécifique du travail des équipages, et l'absolue nécessité de leur donner de véritables temps de repos. Les Personnels Navigant doivent pouvoir récupérer réellement de la fatigue liée aux conditions de travail.
- Tous les temps passés au travail qui contribuent à la fatigue des équipages, y compris les mises à disposition de l'employeur, doivent être reconnus en « temps de travail ». Il faut savoir que le travail des équipages commence au moins 2 h avant la mise en route des moteurs de l'avion et s'achève, souvent, plus d'une heure après le dernier vol.
- La CGT exige la prise en compte des recommandations des experts scientifiques et médicaux et l'ouverture de véritables négociations pour l'édification d'une réglementation européenne permettant de maintenir « un haut niveau de sécurité ».

Si vous souhaitez soutenir ces exigences, vous pouvez signer la pétition en ligne sur les différents sites des syndicats CGT des compagnies aériennes : <http://ugictpncaf.fr> ou <http://www.ugictpnc.com>

Cette information, aux usagers du transport aérien, s'inscrit dans le cadre de la journée d'action européenne, sur la fatigue des équipages, organisée conjointement par l'ECA (Européenne Cockpit Association) et la Fédération Européenne des Transports.

