

Roissy, le 21 décembre 2022

Compositions équipages PNC Bis repetita

Le 2 juin dernier, le SPAF publiait un tract faisant un point réglementaire sur les compositions d'équipage PNC.

Nous avons appris qu'un préavis a été déposé par deux organisations PNC en prévision d'un mouvement qui doit avoir lieu du 22 décembre au 2 janvier 2023.

Dès lors, il ne nous apparaît pas inutile de rappeler certains des éléments que nous avions mentionnés il y a quelques mois au sujet des compositions PEQ.

La réglementation européenne (ORO.CC.100) dispose qu'au départ de la base, il n'est pas prévu de partir en dessous de la composition mini réglementaire.

Cette notion de composition minimale réglementaire n'est pas reprise telle quelle (à dessein ?) dans notre Manex, elle semble avoir été transformée en « version normale d'exploitation ».

Il n'en reste pas moins que les exceptions réglementaires aux compositions minimales d'équipage PNC sont restreintes à des cas très précis et l'ORO.CC.205 précise que c'est uniquement possible en cas de **circonstances imprévues** explicitement définies, et seulement pour deux cas clairement explicités : (a) **incapacité** et (b) **indisponibilité** de membres d'équipage (GM1 ORO.CC.205 (b)(2)) :

« **Unforeseen circumstances in this context** refer to incapacitation and unavailability of a senior cabin crew member or a cabin crew member as follows:

(a) '**Incapacitation**' means a sudden degradation of medical fitness **that occurs during flight duty period either in-flight or during a flight transit** of the same flight duty period away from operator's base and that precludes the senior cabin crew member or cabin crew member from performing his/her duties. **Incapacitation prior to dispatch of the aircraft from a base of the operator does not substantiate a reduction of the cabin crew complement below the minimum required.** »

« (b) '**Unavailability**' means circumstances **at a stopover (layover) destination** that preclude the senior cabin crew member or cabin crew member from reporting for the flight duty period, such as traffic jams that prevent the senior cabin crew member or cabin crew member from presenting himself/herself at the crew pick-up point in time, difficulties with local authorities, health problems, death, etc. **Unavailability does not refer to insufficient number or absence of cabin crew members on standby, or absence from work** due to pregnancy, maternity/paternity leave, parental leave, medical leave, sick leave, or **any other absence from work.** »

L'insuffisance d'effectif PNC de la compagnie, le déficit de formation, l'embauche insuffisante, ni même la grève n'entrent donc dans le cadre de ces « **circonstances imprévues** ».

Si les versions normales d'exploitation des MSS avions MC sont conformes aux TCDS pour le nombre de PNC ; sur LC en revanche, les valeurs des versions normales d'exploitation MSS sont parfois inférieures à celles données par les TCDS.

C'est notamment le cas sur 777 et sur A330.

Il n'est pas possible de réduire les compos PEQ minimales à la base (incapacité => sur TSV en vol ou en transit en escale hors base ; indisponibilité => notion uniquement applicable en escale).

Il est en revanche parfaitement établi que l'avitaillement carburant avec passagers à bord n'est possible qu'en cas de composition d'équipage PNC en version normale d'exploitation (Manex A 08.02.02.04.01 al.7).

En ce qui concerne le nombre de chefs de cabine, Air France s'est fixée des règles afin de respecter la réglementation européenne (**« edito.airfrance.fr/ puis documentation puis fiches version avion »**) : pour faire simple, le minimum réglementaire, c'est 1 CC compétent par pont occupé.

Sur LC : c'est mini 1 CCP et 1 CC, et seulement l'un d'eux qui peut être un « faisant-fonction » (réponse QDP n°201602271 : « *... la composition d'équipage doit être conforme au catalogue des versions. En cas de tensions effectifs, il arrive qu'un CC soit déclenché en CCP ou un HST en CC. Le suivi planning ne procède jamais à un double faisant fonction...* »).

Sur MC : Selon Air France, avec accord du CDB, le CC sur MC peut être un faisant-fonction (MANEX A 04.01 Composition de l'équipage). Pour les ORO.FTL, c'est insuffisant, il doit y avoir un CC (notion FTL de Senior Cabin Crew - AMC1 ORO.CC.200 (e)). L'usage adopté par Air France est donc fautif à la base sauf si – cas exceptionnel – le/la CC tombe malade après le pointage (*Unforeseen Circumstances*) ou si l'indisponibilité au sens ORO.FTL a ensuite lieu en escale.

Très bons vols à toutes et à tous, en toute sécurité !

Le Bureau du SPAF

