



Accord négocié au niveau de l'UES 29510 du 22 février 2022 relatif aux missions de chantiers, assistance technique et essais

Avertissement :

La consolidation du présent texte a été effectuée sur la base des textes communiqués par le client. En l'absence de communication de l'ensemble des textes modificateurs, COGNITEO ne saurait être tenu responsable d'une consolidation incomplète.

Informations relatives à la consolidation :

Modifié par l'Accord négocié au niveau de l'UES n°32872 du 7 juillet 2023, Modifié par Avenant n° 1 du 22 mars 2024

Entre,

L'Unité Économique et Sociale entre les sociétés Airbus SAS et Airbus Operations SAS représentée par son Directeur des Ressources Humaines,

D'une part,

Les Organisations Syndicales représentatives du personnel cadre et non cadre des deux Sociétés,

D'autre part,

Il a été convenu comme suit :

PREAMBULE :

Du fait du caractère international de l'activité d'Airbus, des contraintes inhérentes à l'activité de support après-vente dans un environnement concurrentiel ouvert et des contraintes clients, Airbus est amené à organiser et à superviser des chantiers ou des missions d'assistance technique auprès des compagnies clientes en dehors de ses locaux, afin d'assurer un niveau optimal de service auprès de ses clients. Par ailleurs, dans le cadre des essais en vue de la certification de nouveaux avions, Airbus est amené à organiser des campagnes d'essais dans des conditions extérieures parfois en environnement climatique difficile.

Ces missions particulières demandent une implication importante de la part du personnel cadre et non cadre y participant et ont en commun des conditions de travail dans un environnement difficile soit du fait du lieu d'exécution, soit du fait de la pression existante. Elles sont régies par des dispositions spécifiques qui ont été mises en place soit par l'accord d'entreprise "accord relatif aux missions de chantiers, d'assistance technique et d'essais" en date du 18 mai 2006, soit par notes de service successives.

S'agissant plus spécifiquement de l'activité liées aux chantiers, la formation du personnel exerçant le rôle de Working Parties Manager suppose un investissement conséquent sur plusieurs années. Par ailleurs, la rareté des profils adéquats au sein d'Airbus du fait des compétences très spécifiques liées à ce métier font du recrutement et de la rétention de ce personnel un enjeu clé pour la poursuite de cette activité essentielle du support après-vente.

Dans ce cadre, les parties se sont réunies pour revoir les modalités de gestion et d'indemnisation applicables aux missions de chantier, d'assistance technique et d'essais au sein d'Airbus Opérations SAS et d'Airbus SAS, poursuivant de ce fait les efforts d'harmonisation accomplis ces dernières années entre les deux entités et ont convenu de contractualiser par voie d'un accord.

Table des matières**MODALITÉS D'APPLICATION****CHAMP D'APPLICATION****DATE D'EFFET****LES CHANTIERS****DÉFINITION****HORAIRES DE TRAVAIL ET INDEMNISATIONS**

Chantier sur site Airbus Opérations SAS et Airbus SAS

Chantier hors site Airbus Opérations SAS et Airbus SAS

INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES

Points ECA

Prime Working Parties Managers

RÉCUPÉRATION**VOYAGE****ASSISTANCE TECHNIQUE****DÉFINITION****HORAIRES DE TRAVAIL ET INDEMNISATIONS****INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES**

Points ECA

RÉCUPÉRATION**VOYAGE****LES ESSAIS****DÉFINITION****ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL**

Heures de vol "des missions d'essai"

Temps de travail effectif

INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES

Points ECA

Primes et majorations

RÉCUPÉRATION**REVISION ET DENONCIATION****MODALITÉS DE DÉPÔT, PUBLICATION ET COMMUNICATION DE L'ACCORD**

ANNEXE - Avenant complétant l'accord d'origine

1. MODALITÉS D'APPLICATION

Le présent accord révisé intégralement l'accord d'entreprise du 18 mai 2006 relatif aux missions de chantier, d'assistance technique et d'essai.

Il se substitue intégralement, dès son entrée en vigueur, à toutes pratiques, usages, engagements unilatéraux, accords atypiques, règlements, stipulations au sein de tout accord de niveau inférieur ou équivalent préexistant ou autres accords collectifs (d'établissement, d'entreprise) antérieurs à sa conclusion et ayant un objet identique, appliqués au sein des sociétés comprises dans son champ d'application défini à l'article 2 des présentes.

Les Parties précisent qu'il est définitivement mis fin aux dispositifs antérieurs, que ces derniers résultent d'une disposition conventionnelle (d'établissement, d'entreprise ou de groupe), d'un usage ou d'un engagement unilatéral, de telle sorte qu'à compter de l'entrée en vigueur du présent accord, il ne demeurera aucune survivance de ceux-ci sans qu'aucune autre formalité ne soit requise. Aussi, la dénonciation ou la mise en cause ultérieure du présent accord ne saurait avoir pour effet de réactiver les dispositifs conventionnels de groupe, d'entreprise ou d'établissement antérieurs.

2. CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions du présent accord s'appliqueront aux personnels non-cadres et cadres des sociétés Airbus SAS et Airbus Opérations SAS amenés à travailler dans le contexte d'un chantier, d'une assistance technique ou d'essais tels que définis aux articles 4, 5 et 6 ci-après.

Les chantiers, l'assistance technique ou les essais constituent des formes de missions professionnelles spécifiques, et de ce fait, sont d'une durée inférieure ou égale à 3 mois. Toutefois, ces missions pourront être renouvelées une fois, pour une durée inférieure ou égale à 3 mois, la durée totale de la mission (durée initiale et renouvellement) ne pourra pas excéder 6 mois.

3. DATE D'EFFET

Modifié par Avenant n° 1 du 22 mars 2024 – art. 7

Le présent accord entrera en vigueur à compter de l'accomplissement des formalités de dépôt et de publicité et expirera, sans autre formalité, dès l'entrée en vigueur du nouvel accord portant sur les mêmes thèmes et dans tous les cas au plus tard le 31 juillet 2024.

Les indemnités spécifiques prévues aux articles 4, 5 et 6 seront versées au titre des missions des chantiers, essais et assistance technique intervenues à partir du 01/02/22

4. LES CHANTIERS

4.1 DÉFINITION

Les missions de chantiers concernent les salariés d'Airbus Opérations SAS et d'Airbus SAS qui réalisent le chantier sur avion déjà livré, dans le cadre d'une qualification définie par les normes de certifications européennes ou internationales.

Un chantier s'entend d'un ensemble de tâches à accomplir, sur un avion déjà livré, à la demande de la société propriétaire de l'avion. Ces travaux peuvent être :

- Modification dans le cadre du service bulletins (structure ou systèmes) ;
- Réparation ;
- Réalisation de programmes spécifiques (travaux de maintenance) ;
- Dépannage ou réparation de défauts ;
- Évaluation des dommages à la suite d'un incident ou d'un accident.

Ces travaux peuvent également comprendre une expertise ou du conseil technique à la demande du client (hors assistance technique).

4.2 HORAIRES DE TRAVAIL ET INDEMNISATIONS

Pour tenir compte de la flexibilité des salariés, des contraintes horaires liés aux chantiers, à la mise en place d'organisations particulières de travail et des éventuels dépassements d'horaires, les personnels bénéficieront, à l'exclusion de tout autre paiement, des indemnités suivantes :

4.2.1 Chantier sur site Airbus Opérations SAS et Airbus SAS

Les personnels des Working Party d'Airbus Opérations SAS suivent les dispositifs horaires applicables au sein d'Airbus Opérations SAS et bénéficient le cas échéant du paiement des heures supplémentaires, des majorations et primes associées à ces horaires selon le nombre de jours travaillés sur le chantier.

Les personnels des Working Party d'Airbus SAS suivent les dispositifs horaires applicables au sein d'Airbus Opérations SAS et bénéficient d'une prime brute de 18% du salaire forfaité et de la prime d'ancienneté selon le nombre de jours travaillés sur le chantier.

4.2.2 Chantier hors site Airbus Opérations SAS et Airbus SAS

Les personnels des Working Party d'Airbus Opérations SAS et d'Airbus SAS intervenant sur chantier en dehors des sites d'Airbus Opérations SAS et Airbus SAS, percevront une prime brute spécifique de 25% du salaire forfaité et de la prime d'ancienneté, et ce pour la durée de la mission.

4.3 INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES

4.3.1 Points ECA

Afin de tenir compte des contraintes spécifiques du travail dans le cadre d'un chantier hors agglomération toulousaine, de la disponibilité, des équipements différents de ceux existant sur nos sites industriels, de la pression liée à l'urgence, et des conditions environnementales difficiles, il sera alloué au personnel des indemnités spécifiques selon les dispositions ci-après.

Le montant brut de l'indemnisation spécifique de ces missions sera basée sur la valeur, au 1er juillet de l'année considérée, du point ECA pour le pays où s'effectue l'intervention.

La valeur du point ECA est définie dans l'annexe du présent accord. Le montant de cette indemnité ne pourra excéder ni la valeur plancher ni la valeur plafond journalière définies en annexe.

L'indemnité spécifique point ECA sera versée dans les conditions définies ci-après :

- Dès le premier jour de mission pour les chantiers réalisés en dehors :
- des sites Airbus Opérations SAS et Airbus SAS
- de l'agglomération du lieu habituel de travail du personnel
- des sites Airbus à l'étranger.
- Dès le premier jour de travail pour les chantiers réalisés sur site Airbus à l'étranger pour une durée minimale de 4 jours travaillés consécutifs.

Dans le cadre des missions de chantier réalisées à l'étranger, l'indemnité journalière définie ci-dessus sera également versée pour les jours de repos hebdomadaires pris sur place. En cas de travail réalisé dans le cadre d'un chantier un jour férié et chômé au sein d'Airbus SAS et Airbus Opérations SAS, un dimanche, ou un jour de 'RTF' ou 'ACT' fixé par Airbus, l'indemnité définie à l'alinéa précédent sera augmentée de la valeur du plafond quotidien définie en annexe.

4.3.2 Prime Working Parties Managers

- Définition des Working Parties Managers

Les salariés "Working Party Manager" sont amenés à intervenir, d'une part sur des activités dites de "line maintenance" incluant intervention sur moteurs et APU (Auxiliary Power Unit), d'autre part sur des activités dites de "base maintenance" qui impactent de façon significative l'avion et qui supposent un niveau élevé de complexité. En sus d'intervenir sur ces activités, les salariés "Working Party Manager" ont également sous leur responsabilité directe la gestion des clients et de l'ensemble du personnel de maintenance intervenant sur le chantier. Ce personnel provient quasi systématiquement d'entités Airbus de différents pays (bases régionales incluses), supposant la prise en compte de nombreux facteurs (légaux, culturels, linguistiques, Safety Management System...). Le nombre total d'équipiers sur un même chantier peut dépasser 50. Les compétences dites "softs" (par opposition aux compétences techniques pures) du Working Party Manager font l'objet d'une évaluation stricte conditionnant l'octroi des licences B1 et/ou B2 et/ou C leur permettant in fine d'exercer ce rôle.

- Montant de la prime Working Parties Managers

Les salariés "Working Party Managers" répondant à tous les critères de la définition ci-dessus percevront une prime brute de 250 euros par mois pour un temps complet. Cette prime étant liée à la position "Working Party Manager" son versement cessera en cas de mobilité vers un autre poste.

4.4 RÉCUPÉRATION

Les dispositions légales relatives au temps de repos quotidien et hebdomadaire s'appliquent aux personnels intervenant dans le cadre d'un chantier. A ce titre, le personnel aura droit à deux jours de repos hebdomadaires. De ce fait, dans le cas où le personnel travaillant sur les chantiers serait amené à effectivement travailler le samedi ou le dimanche ou un jour férié chômé au sein d'Airbus SAS ou d'Airbus Opérations SAS, un jour de récupération sera crédité dans un compteur dédié. Dans la limite des contraintes opérationnelles, le personnel devra récupérer ce jour dans les deux semaines qui suivent son retour. Il sera possible de récupérer les jours de l'année N jusqu'au 31 janvier N+1, à défaut les jours seront payés sur la paie de février de l'année N+1. Ce repos pourra être pris durant la mission plutôt qu'au retour, notamment en cas de travail le samedi et le dimanche. Le recours au travail le dimanche reste exceptionnel. Il est limité à deux cas uniquement :

- le caractère AOG ("Aircraft On Ground") de l'avion concerné dans un contexte urgent où les réparations sont indispensables à la remise en service de l'avion en toute sécurité,
- une mission se déroulant dans un pays dont le jour de repos hebdomadaire n'est pas le dimanche.

4.5 VOYAGE

Dans le cadre des chantiers, le personnel sera soumis à la politique de voyages d'Airbus ainsi qu'à la prime grand voyageur, dont les conditions sont définies dans la note dédiée.

5. ASSISTANCE TECHNIQUE

5.1 DÉFINITION

L'assistance technique aux compagnies aériennes est une forme de mission d'assistance d'ingénierie présentant des caractéristiques particulières la distinguant de l'activité normale telle qu'elle peut être réalisée dans les locaux d'Airbus, lors de réunions chez un client... Elle se définit comme une mission réalisée, hors site Airbus Opérations SAS ou Airbus SAS, pour assister une compagnie aérienne cliente dans un travail sur avion déjà livré (conseil en dépannage, évaluation de dommages, conseil en réparation...), et remplissant au moins deux des critères suivants :

- 1/ Travail en relation directe avec le client, revêtant un caractère d'urgence du fait du caractère AOG ("Aircraft On Ground") de l'avion concerné, ou du fait d'un avion fonctionnant de manière anormale (situation de panne récurrente).
- 2/ Travail à proximité immédiate de l'avion en tant que conseiller technique des équipes de la compagnie travaillant sur l'avion.
- 3/ Référence à une disponibilité permanente de spécialistes itinérants toujours prêts à partir quelle que soit la date et la destination ; ils interviennent sur des appareils et des matériels livrés aux clients, pour des travaux de réparation et/ou de maintenance hors locaux industriels c'est-à-dire sur leurs lieux d'utilisation.
- 4/ Travail dans un environnement difficile, c'est-à-dire travail dans ou à proximité d'un avion en extérieur avec des conditions météorologiques difficiles (pluie, vent, températures), ou dans un pays à environnement difficile (politiquement instable...).

Les périodes de formation au sein des Compagnies Aériennes clientes ne sont expressément pas considérées comme des missions d'Assistances techniques.

5.2 HORAIRES DE TRAVAIL ET INDEMNISATIONS

Afin de compenser les dépassements d'horaires et les horaires flexibles, les personnels intervenant sur une mission d'assistance technique chez un client percevront à l'exclusion de tout autre paiement, une prime brute spécifique de 18% du salaire de base 35h et prime d'ancienneté et ce pour la durée de la mission.

5.3 INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES

5.3.1 Points ECA

Afin de tenir compte des contraintes spécifiques du travail dans le cadre d'une assistance technique hors agglomération toulousaine, de la disponibilité, les équipements différents de ceux existant sur nos sites industriels, de la pression liée à l'urgence, et des conditions environnementales difficiles, il sera alloué au personnel des indemnités spécifiques selon les dispositions ci-après.

Le montant brut de l'indemnité spécifique de ces missions sera basée sur la valeur, au 1^{er} juillet de l'année considérée, du point ECA pour le pays où s'effectue l'intervention. La valeur du point ECA est définie dans l'annexe du présent accord. Le montant de cette indemnité ne pourra excéder ni la valeur plancher ni la valeur plafond journalière définies en annexe.

L'indemnité spécifique point ECA sera versée dans les conditions définies ci après:

- Dès le premier jour de mission pour les assistances techniques réalisées en dehors :
- des sites Airbus Opérations SAS et Airbus SAS
- de l'agglomération du lieu habituel de travail du personnel
- des sites Airbus à l'étranger.
- Dès le premier jour de travail pour les assistances techniques réalisées sur site Airbus à l'étranger pour une durée minimale de 4 jours travaillés consécutifs.

Dans le cadre des missions d'assistances techniques réalisées à l'étranger, l'indemnité journalière définie ci-dessus sera également versée pour les jours de repos hebdomadaires pris sur place.

En cas de travail réalisé dans le cadre d'une assistance technique un jour férié et chômé au sein d'Airbus SAS et Airbus Opérations SAS, un dimanche, ou un jour de 'RTF' ou 'ACT' fixé par Airbus, l'indemnité définie à l'alinéa précédent sera augmentée de la valeur du plafond quotidien définie en annexe.

5.4 RÉCUPÉRATION

Les dispositions légales relatives au temps de repos quotidien et hebdomadaire s'appliquent aux personnels intervenant dans le cadre d'une assistance technique.

A ce titre, le personnel aura droit à deux jours de repos hebdomadaires. De ce fait, dans le cas où le personnel travaillant sur les assistances techniques serait amené à effectivement travailler le samedi ou le dimanche ou un jour férié chômé au sein d'Airbus SAS ou d'Airbus Opérations SAS, un jour de récupération sera crédité dans un compteur dédié. Dans la limite des contraintes opérationnelles, le personnel devra récupérer ce jour dans les deux semaines qui suivent son retour. Il sera possible de récupérer les jours de l'année N jusqu'au 31 janvier N+1, à défaut les jours seront payés sur la paie de février de l'année N+1.

Ce repos pourra être pris durant la mission plutôt qu'au retour, notamment en cas de travail le samedi et le dimanche.

Le recours au travail le dimanche reste exceptionnel. Il est limité à deux cas uniquement :

- le caractère AOG ("Aircraft On Ground") de l'avion concerné dans un contexte urgent où les réparations sont indispensables à la remise en service de l'avion en toute sécurité,
- une mission se déroulant dans un pays dont le jour de repos hebdomadaire n'est pas le dimanche.

Le personnel cadre travaillant deux nuits consécutives en assistance technique se verra octroyer une demi-journée de repos en accord avec sa hiérarchie.

5.5 VOYAGE

Dans le cadre de l'assistance technique le personnel sera soumis à la politique de voyages d'Airbus ainsi qu'à la prime grand voyageur, dont les conditions sont définies dans la note dédiée.

Dans le cas d'intervention non planifiée pour un avion AOG ("Aircraft On Ground"), lorsque le personnel part de France sans préavis après sa journée normale de travail et travaille dès son arrivée sur place, à l'issue d'un vol d'une durée inférieure à 7 heures, il lui sera alloué une somme forfaitaire définie en annexe du présent accord afin de compenser le temps de voyage de courte durée qui ne lui a pas permis de bénéficier d'un repos suffisant.

6. LES ESSAIS

6.1 DÉFINITION

Les essais consistent en une activité industrielle hors site Airbus Opérations SAS et Airbus SAS destinée à vérifier la conformité de l'avion aux spécifications techniques lors de missions dédiées. Ils se caractérisent par une disponibilité importante sur le site d'essai, c'est-à-dire des horaires de travail et des créneaux horaires qui ne sont pas ceux habituellement pratiqués et des conditions environnementales (sable, humidité, chaleur, froid, etc...) spécifiques.

Les missions de démonstration avec un avion non encore certifié, qui remplissent les mêmes conditions de pénibilité pour le personnel, entrent également dans le cadre des essais, y compris les salons aéronautiques (Airshows). Dans ce dernier cas, les dispositions spécifiques à la politique Salon ne se cumulent pas avec les dispositions du présent article.

6.2 ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL

6.2.1 Heures de vol "des missions d'essai"

Les conditions de vol des missions d'essais étant particulières, les personnels avec référence horaire effectuant une mission d'essai ne seront pas soumis à la politique voyage AIRBUS toutefois ils seront soumis à l'application de la prime grand voyageur, dont les conditions sont définies dans la note dédiée.

Les heures de vol seront en conséquence rémunérées au taux nominal du salaire de base, pour toute heure passée au-delà du temps de travail théorique de la journée.

6.2.2 Temps de travail effectif

Lors des missions d'essais, les personnels avec référence horaire déclareront les heures de travail au réel, la durée maximale du temps de travail quotidien devant respecter 10 heures de travail consécutives.

Dans le cas où les personnels doivent intervenir sur un incident technique pendant le vol, cette intervention sera considérée comme du temps de travail effectif au réel du temps passé sur l'incident et non plus comme du temps de vol.

Toutes les heures de travail effectuées au-delà du temps de travail théorique donneront lieu au paiement d'heures supplémentaires, appréciées à la semaine.

Le temps de vol et le temps de travail ne pourront pas dépasser une amplitude maximale de 13 heures quotidiennes, afin de garantir le repos quotidien de 11 heures entre deux jours de travail.

Les équipes devront donc être dimensionnées en conséquence.

6.3 INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES

6.3.1 Points ECA

Afin de tenir compte des contraintes spécifiques du travail dans le cadre d'un essai hors agglomération toulousaine, de la disponibilité, des équipements différents de ceux existant sur nos sites industriels, de la pression liée à l'urgence, et des conditions environnementales difficiles, il sera alloué au personnel des indemnités spécifiques selon les dispositions ci-après.

Le montant brut de l'indemnisation spécifique de ces missions sera basé sur la valeur, au 1er juillet de l'année considérée, du point ECA pour le pays où s'effectue l'intervention.

La valeur du point ECA est définie dans l'annexe du présent accord. Le montant de cette indemnité ne pourra excéder ni la valeur plancher ni la valeur plafond journalière définies en annexe.

L'indemnité spécifique point ECA sera versée dans les conditions définies ci après :

- Dès le premier jour de mission pour les essais réalisés en dehors :
- des sites Airbus Opérations SAS et Airbus SAS
- de l'agglomération du lieu habituel de travail du personnel
- des sites Airbus à l'étranger.
- Dès le premier jour de travail pour les essais réalisés sur site Airbus à l'étranger pour une durée minimale de 4 jours travaillés consécutifs.

Dans le cadre des missions d'essais réalisées à l'étranger, l'indemnité journalière définie ci-dessus sera également versée pour les jours de repos hebdomadaires pris sur place.

En cas de travail réalisé dans le cadre d'un essai un jour férié et chômé au sein d'Airbus SAS et Airbus Opérations SAS, un dimanche, ou un jour de 'RTF' ou 'ACT' fixé par Airbus, l'indemnité définie à l'alinéa précédent sera augmentée de la valeur du plafond quotidien définie en annexe.

6.3.2 Primes et majorations

Le personnel en mission d'essai continuera de percevoir pendant sa mission le paiement des majorations et primes habituellement applicables à son horaire de référence selon les accords en vigueur.

Les conditions de vol des missions d'essais dans les avions d'essais étant particulières, une prime spécifique telle que définie dans l'annexe du présent accord, sera allouée pour chaque heure de voyage au personnel cadre et non cadre empruntant ces vols dans le cadre d'une mission d'essai. Cette prime s'applique que le personnel travaille ou non pendant le vol et exclut tout déclenchement de la prime de vol occasionnel.

6.4 RÉCUPÉRATION

Les dispositions légales relatives au temps de repos quotidien et hebdomadaire s'appliquent aux personnels intervenant dans le cadre d'une mission d'essai.

A ce titre, le personnel aura droit à deux jours de repos hebdomadaires. De ce fait, dans le cas où le personnel travaillant sur une mission d'essai serait amené à effectivement travailler le samedi ou le dimanche ou un jour férié chômé au sein d'Airbus SAS ou d'Airbus Opérations SAS, un jour de récupération sera crédité dans un compte dédié. Dans la limite des contraintes opérationnelles, le personnel devra récupérer ce jour dans les deux semaines qui suivent son retour. Il sera possible de récupérer les jours de l'année N jusqu'au 31 janvier N+1, à défaut les jours seront payés sur la paie de février de l'année N+1.

Ce repos pourra être pris durant la mission plutôt qu'au retour, notamment en cas de travail le samedi et le dimanche.

Le recours au travail le dimanche reste exceptionnel. Il est limité à deux cas uniquement :

- le caractère AOG ("Aircraft On Ground") de l'avion concerné dans un contexte urgent où les réparations sont indispensables à la remise en service de l'avion en toute sécurité,
- une mission se déroulant dans un pays dont le jour de repos hebdomadaire n'est pas le dimanche.

Le personnel cadre travaillant deux nuits consécutives en essai se verra octroyer une demi-journée de repos en accord avec sa hiérarchie.

7. REVISION ET DENONCIATION

Le présent accord pourra être révisé si nécessaire. La procédure de révision du présent accord ne peut être engagée que par la Direction ou l'une des parties habilitées en application des dispositions du Code du travail.

Information devra en être faite à la Direction, lorsque celle-ci n'est pas à l'origine de l'engagement de la procédure, et à chacune des autres parties habilitées à engager la procédure de

révision par courrier.

Le présent accord peut être dénoncé avec un préavis de trois mois par les parties signataires dans les conditions fixées à l'article L. 2261-9 du Code du travail.

La dénonciation de l'accord fera l'objet d'une notification auprès de chacune des parties signataires et d'un dépôt dans les conditions prévues par la loi et la réglementation.

8. MODALITÉS DE DÉPÔT, PUBLICATION ET COMMUNICATION DE L'ACCORD

8.1 DÉPÔT ET PUBLICITÉ

Le présent accord donne lieu à dépôt dans les conditions prévues aux articles L 2231-5 et D. 2231-2 et suivants du Code du travail, à savoir dépôt sur la plateforme de téléprocédure du ministère du travail et en un exemplaire auprès du greffe du Conseil de prud'hommes compétent.

Une information sera donnée au personnel et le présent accord sera mis à disposition des salariés.

8.2 PUBLICATION DE L'ACCORD

Le présent accord fera l'objet d'une publication dans la base de données nationale visée à l'article L. 2231-5-1 du Code du travail dans une version ne comportant pas les noms et prénoms des négociateurs et des signataires.

8.3 COMMUNICATION DE L'ACCORD

Le texte du présent accord, une fois signé, sera notifié à l'ensemble des organisations syndicales représentatives d'Airbus Operations SAS et d'Airbus SAS.

Fait à TOULOUSE,

Le 22 février 2022

Signataires :

Pour l'UES Airbus Opérations SAS et Airbus SAS
Directeur des Ressources Humaines Airbus en France

Pour les Organisations syndicales :

FO

CFE-CGC

CFTC

ANNEXE DE L'ACCORD RELATIF AUX MISSIONS DE CHANTIER, ASSISTANCE TECHNIQUE ET ESSAI

Valeur du point ECA servant à définir l'indemnité quotidienne : 0,72€

Plancher d'indemnité quotidienne : 48,07 € bruts

Plafond d'indemnité quotidienne : 152,90 € bruts

Indemnisation spécifique en cas de départ sans préavis selon dispositions du dernier alinéa de l'article 5.5 avec travail dès l'arrivée : 92,12 € bruts.

Prime spécifique liée aux vols d'essai : 12€ bruts par heure de vol.

Les montants ci-dessus seront revalorisés tous les ans à compter de 2023, au 1er juillet, en application du pourcentage d'évolution de la valeur du point société.

ANNEXE - Avenant complétant l'accord d'origine

ANNEXE issue de l'Accord négocié au niveau de l'UES n°32872 du 7 juillet 2023 relatif aux missions dédiées au chantier Hydrogen Environmentally Assisted Cracking (HEAC) sur le site de Toulouse

Entre

L'Unité Économique et Sociale entre les sociétés AIRBUS SAS et Airbus Operations SAS représentée par le Directeur des Ressources Humaines,

ET

Les représentants des Organisations Syndicales Représentatives au niveau de l'Unité Economique et Sociale entre les sociétés Airbus SAS et Airbus Operations SAS,

D'autre part,

Ci-après dénommées "les Parties",

Table des matières

Titre 1. Règles générales

1.1. Objet

1.2. Périmètre d'application

Titre 2. Les missions de chantiers

2.1. Définitions

2.2. Horaires de travail et indemnités

2.3. Indemnités spécifiques

2.3.1. Prime Working Parties Managers

2.3.2. Compensation spécifique pour le personnel cadre au forfait jours d'Airbus SAS

2.3.3. Compensation spécifique pour le personnel non cadre d'Airbus Operations SAS

2.4. Récupérations

Titre 3. Dispositions finales

- 3.1. Entrée en vigueur et durée de l'accord
- 3.2. Révision
- 3.3. Dépôt et publicité de l'accord
- 3.4. Publication de l'accord
- 3.5. Communication de l'accord

PRÉAMBULE

Dans le cadre des services fournis à ses clients, et notamment du support après vente, Airbus est amené à organiser et superviser des missions de chantiers dont l'objet est l'intervention de salariés Airbus sur des avions déjà livrés. Les modalités de réalisation des missions de chantier sont décrites dans l'accord relatif aux missions de chantiers, assistance technique et essais du 22 février 2022.

Toutefois, le chantier Hydrogen Environmentally Assisted Cracking (HEAC) réalisé sur les A380 fait apparaître des spécificités rendant les conditions de réalisation différentes de celles observées sur les chantiers habituellement exécutés.

Depuis le 21 décembre 2022 l'EASA (European Aviation Safety Agency) a publié une nouvelle norme imposant une inspection obligatoire de l'ORS (Wing Outer Rear Spar) devant être effectuée sur les ailes de l'A380 avant que l'avion ait atteint une durée de vie de 11,5 ans.

Dans ce cadre, et en vue de préserver la relation commerciale notamment avec la compagnie Emirates en évitant l'arrêt de tout ou partie de la flotte d'A380 de cette compagnie mais aussi, dans l'objectif de protéger l'image d'Airbus, la société a décidé d'effectuer ces inspections et les réparations associées, entre autres, sur le site d'Airbus à Toulouse.

Au regard de l'ampleur et des enjeux de ce chantier, Airbus doit mettre en œuvre des modalités spécifiques d'intervention des salariés. En effet, ce chantier, de grande envergure, nécessite de sécuriser une plus grande disponibilité des équipes dédiées à la réalisation du chantier HEAC à Toulouse (Working Parties) dès le démarrage dudit chantier entraînant en conséquence un besoin accru de flexibilité horaire mais aussi un réaménagement des périodes de repos. La réalisation de ce chantier spécifique implique également une adaptation des équipes "Working Parties" dédiées au chantier HEAC à Toulouse à des tâches inhabituelles, répétitives et contraignantes.

C'est dans ce contexte, et afin de prendre en compte l'ensemble des spécificités et contraintes liées au chantier HEAC se déroulant à Toulouse que les parties concluent le présent accord.

CECI EXPOSE, IL A ÉTÉ DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Titre 1. Règles générales

1.1. Objet

Le présent accord a pour objet de définir les conditions de réalisation et d'indemnisation des missions dédiées exclusivement au chantier Hydrogen Environmentally Assisted Cracking (ci-après HEAC) se déroulant sur le site de Toulouse.

Il est expressément convenu entre les parties que les dispositions du présent accord se substituent à toutes dispositions portant sur le même objet et notamment aux dispositions relatives aux chantiers contenues dans l'accord du 22 février 2022 lorsque la mission concerne le chantier HEAC exécuté sur le site de Toulouse.

1.2. Périmètre d'application

Le présent accord est applicable aux salariés des sociétés Airbus SAS et Airbus Opérations SAS, en contrat à durée indéterminée ou déterminée lorsque ces derniers interviennent sur le chantier HEAC sur le site de Toulouse.

Il est précisé que, tout salarié intervenant sur un autre chantier que le chantier HEAC se déroulant sur le site de Toulouse ou sur une autre site, continuera à se voir appliquer les dispositions de l'accord du 22 février 2022 relatif aux missions de chantiers, assistance technique et essais.

Titre 2. Les missions de chantiers

2.1. Définitions

Conformément à l'article 4.1 de l'accord du 22 février 2022 relatif aux missions de chantiers, assistance technique et essais, la définition des chantiers est la suivante :

Les missions de chantiers concernent les salariés d'Airbus Operations SAS et d'Airbus SAS qui réalisent des chantiers sur les avions déjà livrés, dans le cadre d'une qualification définie par les normes de certifications européennes ou internationales.

Le chantier s'entend d'un ensemble de tâches à accomplir, sur un avion déjà livré, à la demande de la société propriétaire de l'avion.

Ces travaux peuvent être :

Modification dans le cadre du service bulletins (structure ou systèmes) ;

- Réparation ;
- Réalisation de programmes spécifiques (travaux de maintenance) ;
- Dépannage ou réparation de défauts ;
- Évaluation des dommages à la suite d'un incident ou d'un accident.

Ces travaux peuvent également comprendre une expertise ou du conseil technique à la demande du client (hors assistance technique).

2.2. Horaires de travail et indemnisations

A titre dérogatoire aux dispositions de l'article 4.2.1 de l'accord du 22 février 2022 relatif aux missions de chantiers, assistance technique et essais et exclusivement dans le cas du chantier HEAC pour les missions se déroulant sur le site de Toulouse, pour tenir compte des

impératifs de flexibilité des salariés, des contraintes horaires liées au chantier, de la mise en place d'organisations particulières de travail et des éventuels dépassements d'horaires, les personnels bénéficieront, à l'exclusion de tout autre paiement, des indemnités suivantes :

- Les personnels des Working parties d'Airbus Operations SAS suivent les dispositifs horaires applicables au sein d'Airbus Operations SAS et bénéficient le cas échéant du paiement des heures supplémentaires, des majorations et des primes associées à ces horaires selon le nombre de jours travaillés sur le chantier HEAC.
- Les personnels des Working parties d'Airbus SAS suivent les dispositifs horaires applicables au sein d'Airbus Operations SAS. Ils bénéficient d'une prime brute de 25 % du salaire forfaité et de la prime d'ancienneté, calculée sur le nombre de jours ouvrables sur lesquels le salarié est rattaché au chantier HEAC sur le site de Toulouse, en excluant les dimanches, les jours fériés, tous les types de jours de congés, les jours de récupération ainsi que les jours de formation.

2.3. Indemnités spécifiques

2.3.1. Prime Working Parties Managers

● Définition des Working Parties Managers

Les personnels Working Parties Managers sont amenés à intervenir d'une part, sur des activités dites de "line maintenance" incluant une intervention sur les moteurs et d'APU (Auxiliary Power Unit), d'autre part, sur des activités dites de base maintenance qui impactent de façon significative l'avion et qui supposent un niveau élevé de complexité.

En sus d'intervenir sur ces activités, les salariés "Working Parties Managers" ont également sous leur responsabilité directe la gestion de la relation des clients et de l'ensemble du personnel de maintenance intervenant sur le chantier. Ce personnel provient quasi systématiquement d'entités Airbus de différents pays (bases régionales incluses), supposant la prise en compte de nombreux facteurs (légaux, culturels, linguistiques, safety management System...). Le nombre total d'équipiers sur un même chantier peut dépasser 50.

Les compétences dites "softs" (par opposition aux compétences techniques pures) du Working Parties Manager font l'objet d'une évaluation stricte conditionnant l'octroi des licences B1 et/ou B2 et/ou C leur permettant in fine d'exercer ce rôle.

● Montant de la prime des Working Parties Managers

Les salariés Working Parties Managers répondant à tous les critères de la définition ci-dessus recevront une prime brute de 250 euros par mois pour un temps complet. Cette prime étant liée à la position de Working Parties Manager, son versement cessera en cas de mobilité vers un autre poste.

2.3.2. Compensation spécifique pour le personnel cadre au forfait jours d'Airbus SAS

En raison des contraintes spécifiques liées au chantier HEAC, les personnels cadres d'Airbus SAS au forfait jours intervenant sur le chantier HEAC sur le site de Toulouse percevront pour chaque jour férié travaillé sur le chantier, une prime correspondant à la valeur du plafond quotidien d'indemnisation des points ECA applicable. A titre d'information, à ce jour, le montant de la prime est de 157,52 euros brut par jour.

2.3.3. Compensation spécifique pour le personnel non cadre d'Airbus Operations SAS

Pour reconnaître les difficultés du travail effectué dans les ailes de l'avion, les personnels non cadres des Working parties ayant un contrat de travail avec la société Airbus Opérations SAS intervenant sur le chantier HEAC sur le site de Toulouse percevront une prime d'un montant de 160 euros brut par mois travaillé sur ledit chantier au prorata du nombre de jours travaillés sur le chantier.

2.4. Récupérations

Les dispositions légales et conventionnelles relatives au temps de repos quotidien et hebdomadaire et au travail le dimanche s'appliquent aux personnels intervenant dans le cadre du chantier HEAC. A ce titre, le personnel aura droit à deux jours de repos hebdomadaires. De ce fait, dans le cas où le personnel travaillant sur le chantier HEAC serait amené à travailler le samedi ou le dimanche ou un jour férié chômé au sein d'Airbus SAS ou d'Airbus Operations SAS, un jour de récupération sera crédité dans un compteur dédié. Dans la limite des contraintes opérationnelles, le personnel devra récupérer ce jour dans les deux semaines qui suivent la fin du chantier (60 jours environ). Il sera possible de récupérer les jours de l'année N jusqu'au 31 janvier N+1, à défaut les jours seront payés sur la paie de février de l'année N+1.

Titre 3. Dispositions finales

3.1. Entrée en vigueur et durée de l'accord

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2023 sous réserve de l'accomplissement des formalités de dépôt et de publicité et se poursuivra jusqu'à la clôture des missions du chantier HEAC sur le site de Toulouse. Le présent accord expirera en conséquence à la clôture du chantier HEAC se déroulant à Toulouse matérialisée par le CRS (Certificate of Release to Service) du dernier avion concerné par ledit chantier signé par le responsable du chantier sans autres formalités et ne sera pas tacitement renouvelé.

Il est convenu entre les parties que les dispositions des articles 2.2 et 2.3 du présent accord seront appliquées avec un effet rétroactif au 01 décembre 2022.

3.2. Révision

Le présent accord pourra être révisé si nécessaire. La procédure de révision du présent accord ne peut être engagée que par la Direction ou l'une des parties habilitées en application des dispositions du Code du travail.

Une information devra en être faite à la Direction, lorsque celle-ci n'est pas à l'origine de l'engagement de la procédure, et à chacune des autres parties habilitées à engager la procédure de révision par courrier.

3.3. Dépôt et publicité de l'accord

Le présent accord donnera lieu à dépôt dans les conditions prévues aux articles L. 2231-5 et D. 2231-2 et suivants du code du travail, à savoir dépôt sur la plateforme de téléprocédure du ministère du travail et en un exemplaire auprès du greffe du Conseil de prud'hommes compétent. Une information sera donnée au personnel et le présent accord sera mis à disposition des salariés.

3.4. Publication de l'accord

Le présent accord fera l'objet d'une publication dans la base de données nationale visée à l'article L. 2231-5-1 du code du travail dans une version ne comportant pas les noms et prénoms des négociateurs et des signataires.

3.5. Communication de l'accord

Le texte du présent accord, une fois signé, sera notifié à l'ensemble des Organisations Syndicales Représentatives.

Fait à TOULOUSE, le 7 juillet 2023

Signataires :

Pour l'UES Airbus Opérations SAS et Airbus SAS

Directeur des Ressources Humaines Airbus en France

Pour les Organisations syndicales :

CFE-CGC

CFTC

CGT

FO