

**SOUS-COMMISSION PARITAIRE SABENA -
315.01
COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMST
MET BETREKKING TOT DE STANDARD
BLOCK TIMES TOEPASSELIJK OP HET
VLIEGEND MEESTERPERSONEEL VAN DE
MAATSCHAPPIJ SABENA**

Tussen enerzijds,

Het VBO, SABENA,
vertegenwoordigd door Mevr. Hilde BURIE en
De Heer Patrick du BOIS

en anderzijds,

De Representatieve Werknemersorganisaties,
vertegenwoordigd door :

- voor het A.C.V., C.C.O.D.,
J. COOLBRANDT;
- voor het A.B.V.V., C.M.B.,
K. GACOMS;
- voor het A.B.V.V., A.C.O.D.,
F. TACK;
- voor het A.C.L.V.B.,
J. ROM.

WERD OVEREENGEKOMEN WAT VOLGT :

Art. 1 - Toepassingsgebied

Deze CAO is van toepassing op het geheel van
het Vliegend Meesterpersoneel van de
Maatschappij N.V. Sabena.

Art. 2 Voorwerp

Deze CAO beschrijft de manier waarop, voor
aile vluchten uitgevoerd met vliegtuigen op de
sectoren Narrow Body en Wide Body Sabena,
de forfaitaire vluchttijden, genaamd "Standard
Block Times", bepaald worden en die de tijden
gepubliceerd in de commerciële uurroosters
vervangen.

**Art. 3 - Definitie van de Standard Block Time
(SBT)**

De Standard Block Time is een tijd
samengesteld uit, per stretch, de som van de
gemiddelde Flight Time Focus van een IATA-
seizoen, met respect van de AOM en de JAR,
en de gemiddelde taxi time berekend op basis
van de gegevens ingebracht door het VMP in
ICMS gedurende het overeenstemmende
voorafgaande IATA-seizoen.

PARITAIR SUB-COMITE SABENA - 315.01

**CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL
RELATIVE AUX STANDARD BLOCK TIMES
APPLICABLES AU PERSONNEL NAVIGANT
DE MAITRISE DE LA SOCIETE SABENA**

Entre d'une part,

La FEB, SABENA,
représentée par Mme. Hilde BURIE et
Monsieur Patrick du BOIS

et d'autre part,

les Organisations Représentatives des
Travailleurs, représentés par

- pour la C.S.C., C.C.S.P.,
J. COOLBRANDT;
- pour la F.G.T.B., C.G.S.P.,
K. GACOMS;
- pour la F.G.T.B., C.G.S.P.,
F. TACK;
- pour la C.G.S.L.B.,
J. ROM

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Art. 1 - Champ d'application

La présente CCT s'applique à l'ensemble du
Personnel Navigant de Maîtrise (PNM) de la
Société Sabena S.A.

Article 2 – Objet

La présente CCT a pour objet de décrire la
manière par laquelle sont établis, pour tous les
vols opérés par des avions des secteur Narrow
Body et Wide Body Sabena, des temps de vol
forfaitaires appelés "Standard Block Times" qui
se substituent aux temps publiés aux horaires
commerciaux.

**Article 3 - Définition du Standard Block
Time (SBT)**

Le Standard Block Time est un temps
constitué, par tronçon, de la somme du Flight
Time Focus moyen d'une saison IATA,
respectant l'AOM et les JAR, et du Taxi Time
moyen calculé suivant les éléments fournis par
le PNM dans l'ICMS au cours de la saison
correspondante qui a précédé.

NEERLEGGING-DÉPÔT | REGISTR. ENREGISTR. !
07 -09- 1999 | 31 -01- 2000

53 801 | K 1601 / 31501 a 1
BBL/BAWA

De Flight Time Focus wordt bepaald in functie van de hierna volgende snelheden naargelang het type toestel gebruikt op de stretch :

| | |
|------------------------|-----------|
| - B737/200-300-400-500 | Mach 0.74 |
| - A319/A320/A321 | Mach 0.78 |
| - A330/A340 | Mach 0.81 |
| - MD11 | Mach 0.83 |
| - B747 | Mach 0.84 |

Art. 4 - Gebruik van de Standard Block Times

4.1. De SBT worden gebruikt voor het construeren van de standaard bemanningsrotaties die de basis vormen voor het opstellen van de planning van de vluchten (CHRONO II) en voor de berekening van de effectieven.

Deze standaard bemanningsrotaties moeten beantwoorden aan twee essentiële voorwaarden :

a/ De SBT van een stretch mag de Turn Around Time (TAT) in een landingsplaats, zoals gepubliceerd in de commerciële uurroosters, verminderen voor zover dat deze TAT niet minder wordt dan 40 minuten in een landingsplaats van het netwerk middellange afstand en 55 minuten in een landingsplaats van het netwerk lange afstand.

Wanneer aan deze voorwaarde voldaan is, vindt het theoretisch vertrek in de landingsplaats op het uur gepubliceerd in de commerciële uurroosters plaats.

b/ De SBT van de totale standard bemanningsrotatie mag niet meer dan 15 % de vluchttijd gepubliceerd in de commerciële uurroosters overschrijden met een maximum van 30 minuten. De uurroosters Winter 98-99 zullen als referentie gebruikt worden. De TAT te Brussel bedraagt één uur zonder wisseling van vliegtuig en één uur en vijftien bij wisseling van vliegtuig.

Bij de opening van nieuwe lijnen zal wat betreft de berekening van de crewcomposities, de gebruikte vluchttijd, het commerciële uurrooster zijn voor zover de STB dit uurrooster niet met meer dan 15 minuten overtreft. In dat geval zal de SBT als referentie uurrooster genomen worden.

4.2. De SBT worden tevens gebruikt in alle elementen die betrekking hebben op de

Les Flight Time Focus sont établis en fonction des vitesses suivantes selon le type d'avion utilisé sur le tronçon :

| | |
|--------------------------|-----------|
| - B737/200-300-400-500 : | Mach 0.74 |
| - A319/A320/A321 : | Mach 0.78 |
| - A330/A340 : | Mach 0.81 |
| - MD11 : | Mach 0.83 |
| - B747 : | Mach 0.84 |

Art. 4 - Utilisation des Standard Block Times

4.1. Les SBT sont utilisés pour la construction de rotations standards d'équipage qui constituent la base de l'établissement du planning des vols (CHRONO II) et du calcul des effectifs.

Ces rotations standards d'équipage doivent répondre à deux conditions essentielles :

a/ le SBT d'un tronçon ne peut réduire le Turn Around Time (TAT) à l'escale, tel que publié aux horaires commerciaux, que pour autant que ce TAT ne devienne pas inférieur à 40 minutes à une escale du réseau moyen courrier et à 55 minutes à une escale du réseau long courrier.

Lorsque cette condition est remplie, le départ théorique de l'escale a lieu à l'heure publiée aux horaires commerciaux.

b/ le SBT de la rotation totale standard d'équipage ne peut dépasser de plus de 15 % le temps de vol publié aux horaires commerciaux avec un maximum de 30 minutes. Les horaires d'hiver 98-99 seront utilisés comme référence. Le TAT à Bruxelles est d'une heure sans changement d'avion et d'une heure quinze avec changement d'avion.

Lors de l'ouverture d'une ligne, en ce qui concerne le calcul de la crew composition, le temps de vol utilisé sera l'heure commercial pour autant que le SBT ne dépasse pas de plus de quinze minutes cet horaire.

Dans ce cas le SBT sera pris comme horaire de référence.

4.2. Les SBT sont également utilisés dans tous les éléments relatifs au calcul des

Handwritten signatures and initials:
A large signature on the left, and several smaller initials and marks on the right, including a circled '2'.

berekening van de prestaties van het VMP, dit wil zeggen :

- de berekening van de eventuele overschrijdingen van de maandelijkse compensatiedrempels;
- de berekening van de jaarlijkse Flat Rate en de eventuele compensaties ten gevolge van zijn overschrijding.

Aangezien het systeem ICMS niet twee verschillende uurroosters voor eenzelfde vlucht kan integreren, zullen de bovenvermelde berekeningen gebeuren op basis van een methode waarbij de in de commerciële uurroosters gepubliceerde vluchttijden vermeerderd worden met een percentage bepaald per vliegtuig en per IATA-seizoen.

Dit percentage zal bekomen worden door het maken van de vergelijking tussen de gepubliceerde commerciële uurroosters en de SBT van de totaliteit van de vluchten van het betrokken netwerk, gewogen in functie van hun frequenties, en dit op basis van een type-week.

Voor de berekening van de eventuele overschrijdingen van de maandelijkse compensatiedrempels, zal het gemiddeld percentage van het seizoen toegepast worden op alle vluchten uitgevoerd door een lid van het VMP in de loop van een maand.

Het gemiddelde percentage van het jaar (actueel 2 seizoenen IATA, winter en zomer) zal toegepast worden op alle vluchten uitgevoerd door een lid van het VMP in het afgelopen jaar, voor de berekening van de jaarlijkse Flat Rate en de eventuele compensaties ten gevolge van zijn overschrijding.

Art. 5 - Vaststelling van de SBT

Voor elk IATA-seizoen zullen de SBT berekend worden overeenkomstig de bepalingen van Art. 3 bij de verschijning van de IATA-draft. Zij zullen meegedeeld worden aan de Representatieve Werknemersorganisaties van het Vliegend Meesterpersoneel ter gelegenheid van de CET/CEP voorafgaand aan het betrokken seizoen.

Zij zullen geverifieerd en mogelijk gecorrigeerd worden bij de verschijning van de final draft en de aanpassingen zullen tevens medegedeeld worden aan de Representatieve Organisaties

prestations du PNM, c'est à dire :

- le calcul des dépassements éventuels de seuils de compensation mensuels;
- le calcul du flat rate annuel et des éventuelles compensations résultant de son dépassement.

En cette matière, le système ICMS ne pouvant intégrer deux horaires différents pour un même vol, les calculs susmentionnés se feront selon un procédé d'augmentation de temps de vol publiés aux horaires commerciaux par un pourcentage déterminé par avion et par saison IATA.

Ce pourcentage résultera de la comparaison des horaires commerciaux publiés et des SBT de la totalité des vols du réseau concerné, pondérés par leurs fréquences, et ceci sur la base d'une semaine type.

Le pourcentage moyen de la saison sera appliqué sur tous les vols effectués par un PNM au cours d'un mois, pour le calcul des dépassements éventuels des seuils de compensation mensuels.

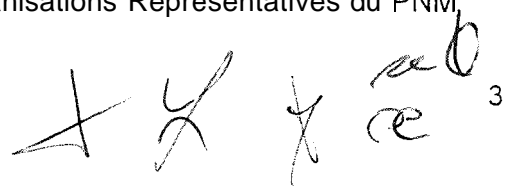
Le pourcentage moyen de l'année (2 saisons IATA, Eté et Hiver, actuellement) sera appliqué sur tous les vols effectués par un PNM au cours de l'année écoulée, pour le calcul du flat rate annuel et des éventuelles compensations résultant de son dépassement.

Art. 5 - Etablissement des SBT

Pour chaque saison IATA, les SBT seront calculés de la manière décrite à l'article 3 lors de la parution de l'IATA draft.

Ils seront communiqués aux Organisations Représentatives du PNM lors des CET/CEP préalables à la saison concernée.

Ils seront vérifiés et éventuellement corrigés lors de la parution du Final Draft et les modifications seront également communiquées aux Organisations Représentatives du PNM.

 3

van het Vliegend Meesterpersoneel.

Zodra zij goedgekeurd zijn door alle partijen, zullen zij gebruikt worden voor alle elementen waarvan sprake in Artikel 4.

Daarenboven zullen SBT bepaald en medegedeeld worden aan de Representatieve Organisaties van het Vliegend Meesterpersoneel voor :

- elke opening van een nieuwe lijn;
- elke verandering van type toestel op een bestaande lijn.

Art. 6 - Gepubliceerde commerciële uurroosters

Om évidente commerciële redenen zullen bij de exploitatie van de vluchten de gepubliceerde commerciële uurroosters gerespecteerd worden.

Zo een flagrante onverenigbaarheid vastgesteld wordt tussen een gepubliceerd commercieel uurrooster en een SBT, dan zal dit specifiek geval geanalyseerd en paritair opgelost worden in de CEP of, zo nodig, in een buitengewone CEP.

Art. 7 - Overgangsbepaling

Voor het IATA-jaar 1998/1999 blijft het percentage gebruikt voor de berekening van de flat rate en de eventuele compensaties tengevolgde van zijn overschrijding vastgesteld op 6 % zowel voor het netwerk middellange afstand als voor het netwerk lange afstand.

Voor de berekening van de flat rates en de eventuele jaarlijkse compensaties van het IATA jaar 1998-1999 zullen aan deze factor volgende percentages toegevoegd worden:

- B737: 3,56 %
- A330-340: 1,74 %
- MD11: 3,28 %
- B747: 0 %

Voor de correctie van de maandelijks compensatiedrempels zal rekening gehouden worden met de volgende percentages per IATA seizoen:

| | <u>Zomer 98</u> | <u>Winter 98/99</u> |
|----------|-----------------|---------------------|
| B737 | 3,19 % | 4,09 % |
| A330-340 | 1,63 % | 1,9 % |
| MD11 | 2,73 % | 4,01 % |
| B747 | 0 % | 0 % |

Dès qu'ils auront été approuvés par toutes les parties, ils seront utilisés pour tous les éléments dont question à l'article 4.

En outre, des SBT seront établis et communiqués aux Organisations Représentatives du PNM pour :

- chaque ouverture d'une nouvelle ligne;
- tout changement de type d'avion sur une ligne existante.

Art. 6 - Horaires commerciaux publiés

Sur le plan de l'exploitation des vols, les horaires commerciaux publiés seront respectés pour des raisons commerciales évidentes.

En cas d'incompatibilité flagrante constatée entre un horaire commercial publié et un SBT, ce cas particulier sera analysé et solutionné paritairement en CEP ou, si nécessaire, en CEP extraordinaire.

Art. 7 - Disposition transitoire

Pour l'année IATA 1998/1999, le pourcentage utilisé pour le calcul du flat rate et des éventuelles compensations résultant de son dépassement, reste fixé à 6 % tant pour le réseau moyen courrier que pour le réseau long courrier.

Pour le calcul de flat rate et des compensations annuelles éventuelles de l'année IATA 1998-1999 seront ajoutés à ce facteur les pourcentages suivants:

- B737: 3,56 %
- A330-340: 1,74 %
- MD11: 3,28 %
- B747: 0 %

Pour les corrections des seuils de compensation mensuels, il sera tenu compte par saison IATA des pourcentages suivants:

| | <u>Eté 98</u> | <u>Hiver 98/99</u> |
|----------|---------------|--------------------|
| B737 | 3,19 % | 4,09 % |
| A330-340 | 1,63 % | 1,9 % |
| MD11 | 2,73 % | 4,01 % |
| B747 | 0 % | 0 % |

Art. 8 - Geldigheidsduur en slotbepalingen

Deze overeenkomst wordt afgesloten voor onbepaalde duur en treedt, met uitzondering van art. 7, in werking op 1 april 1999.

Vanaf deze datum, zal de flat rate deze zijn bepaald in de actuele akkoorden, actueel 625 uren voor de B737 en 641 uren voor het netwerk lange afstand.

De factor van 6 % wordt niet meer gebruikt.

Deze overeenkomst wijzigt alle elementen van dezelfde aard opgenomen in de CAO Toepassingsmodaliteiten van het akkoord dat deel uitmaakt van de CAO van 05.11.1996 betreffende de organisatie van het werk en de werkomstandigheden van het Vliegend Meesterpersoneel van N.V. Sabena.

Deze overeenkomst kan opgezegd worden door betekening per aangetekend schrijven aan de andere partijen en aan de Voorzitter van het Paritair Sub-comité, en mits naleving van een opzegginstermijn van één jaar die niet kan ingaan voor 31 maart 2000 en waarvan de einddatum moet samenvallen met het begin van een zomerseizoen IATA.

Opgemaakt te Brussel op 7 juli 1999.

Art. 8 - Durée et dispositions finales

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée et entre en vigueur, sauf pour ce qui concerne l'art. 7, le 1er avril 1999,

A partir de cette date, le flat rate sera celui défini en respect des accords actuels, actuellement 625 heures pour le B737 et 641 heures pour le réseau long courrier. Le facteur de 6 % n'est plus utilisé.

La présente convention modifie tous les éléments de même nature contenus dans la CCT Modalités d'application de l'accord faisant partie de la CCT du 05.11.1996 concernant l'organisation de travail et les conditions de travail du Personnel Navigant de Maîtrise de la Sabena S.A.

La présente convention peut être dénoncée par notification faite aux autres parties et au Président de la Sous-Commission Paritaire par lettre recommandée et moyennant respect d'un préavis d'un an qui ne peut être donné avant le 31 mars 2000 et dont l'échéance doit coïncider avec le début d'une saison d'Eté IATA.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 1999.