

Communiqué de presse

Bruxelles, le 28 avril 2015

Les ventes d'heures de vol aux jeunes pilotes doivent cesser

Si des jeunes pilotes doivent payer une compagnie aérienne afin de pouvoir piloter ses avions et transporter ses passagers, alors nous sommes confrontés à un réel problème. C'est la raison pour laquelle la *Belgian Cockpit Association* s'allie à sa structure européenne, la *European Cockpit Association (ECA)*, pour dénoncer vivement cette pratique inacceptable, qui se répand rapidement au sein des compagnies aériennes et des agences intermédiaires en Europe. Nous exhortons les décideurs politiques européens à bannir ces modèles connus sous le nom de « *Pay-to-fly (P2F)* » - « payer pour voler ». En vertu de ces pratiques - également appelées « formation de pilote de ligne autofinancée » -, les pilotes nouvellement formés se voient contraints d'acheter un forfait d'heures de vol afin d'acquérir une expérience de vol. Généralement, ces heures de vol font partie de la « qualification de type » - c'est-à-dire une formation en entreprise sur un type d'avion spécifique -, propre à la carrière professionnelle de tout pilote.

Selon Dirk Polloczek, le Président de l'ECA, « Les compagnies aériennes réinventent sans cesse des modèles afin d'obtenir une main d'œuvre moins chère, notamment en engageant des pilotes indépendants ou des faux indépendants, en offrant des contrats de travail temporaires par le biais d'agences ou des contrats à zéro heure. Mais le P2F va encore plus loin que ces pratiques inacceptables : l'engagement de jeunes pilotes ne constitue plus un investissement de la part de la compagnie aérienne dans son personnel, mais devient une source de revenus. Il s'agit d'une exploitation abusive et flagrante de jeunes pilotes ayant peu d'heures à leur actif et cherchant désespérément un travail. »

« C'est pour cela que les jeunes pilotes ont dit « ça suffit » et ont lancé une pétition « Stop P2F », a ajouté Dirk Polloczek. « L'ensemble des pilotes européens les soutient et exhorte les décideurs politiques européens ainsi que l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) de prendre des mesures décisives et efficaces afin de bannir les pratiques de P2F et d'endiguer cet abus. »

« Les pratiques de P2F découragent de jeunes hommes et femmes motivés à rejoindre la profession et, une fois leur formation initiale de pilote de ligne achevée, les poussent à l'exploitation financière en leur faisant payer 30-50.000 euros pour un contrat P2F, en sus des coûts déjà élevés de leur formation initiale », a déclaré Philip von Schöppenthau, Secrétaire général de l'ECA. « Par ailleurs, le P2F incite de manière insidieuse les pilotes à voler à tout prix. Peu de pilotes le reconnaîtront, mais lorsque vous avez payé jusqu'à 50.000 euros pour piloter cet avion, vous y réfléchirez à deux fois avant de décider de ne pas voler aujourd'hui parce que vous vous sentez malade ou fatigué. Comme tout pilote, les jeunes pilotes doivent se concentrer sur leur tâche et privilégier la sécurité, plutôt que de se soucier des conséquences financières et professionnelles de la prise de décisions liées à la sécurité. »

Étant donné le peu de postes vacants, les pilotes ne bénéficiant pas d'une large expérience de vol (généralement moins de 1500 heures) se retrouvent face à un dilemme insoluble : un nombre d'heures de vol insuffisant pour obtenir un travail signifie qu'ils n'ont aucune chance d'être engagé ; mais sans travail, il leur est impossible d'acquérir l'expérience requise pour trouver un emploi. Les pratiques de P2F exploitent et aggravent cette situation, en obligeant les pilotes à payer la compagnie aérienne pour pouvoir travailler et effectuer des vols commerciaux réguliers. Par conséquent, ces pilotes se retrouvent non seulement avec une dette bancaire de 70.000 à 130.000 euros au début de leur carrière, mais en plus ils n'ont généralement aucune garantie que la compagnie les engagera à la fin de leur contrat P2F.

Dans un [rapport récent sur « Les formes atypiques de travail dans l'aviation »](#), réalisé par l'université de Gand, les chercheurs ont identifié les pratiques de P2F comme l'un des modèles les plus extrêmes et les plus abusifs pour l'emploi des pilotes et recommandent leur interdiction. Cela s'ajoute à une nouvelle tendance caractérisée par l'engagement de pilotes indépendants et de faux indépendants, l'octroi de contrats de travail temporaires par le biais d'agences ou de contrats à zéro heure, où les pilotes sont payés par heure volée.

[Résumé de 2 pages du rapport de Gand \(en anglais\)](#)

[REJOIGNEZ la campagne « STOP P2F » et signez la pétition](#)

Personnes de contact :

- Pour le français : Francis Uyttenhove, +32 475 95 67 01
- Pour le néerlandais : Christophe Verleye, +32 497 70 39 75

Note aux rédacteurs en chef : La Belgian Cockpit Association est la seule association professionnelle reconnue représentant près de 600 pilotes de ligne en Belgique. Notre site web : www.beca.be.



Persmededeling

Brussel, 28 april 2015

'Pay-to-fly'-regelingen voor jonge piloten moeten verdwijnen

Wanneer jonge piloten een luchtvaartmaatschappij moeten betalen om met een toestel en passagiers van die maatschappij te vliegen, is er iets grondig fout. Daarom spreekt de Belgian Cockpit Association zich scherp uit tegen deze onaanvaardbare maar snel groeiende praktijk van luchtvaartmaatschappijen en tussenpartijen in Europa. Ze sluit zich daarmee aan bij het standpunt van haar Europese koepelorganisatie, de European Cockpit Association (ECA), en roept de EU-beleidsmakers op om dergelijke 'pay-to-fly'-regelingen (P2F) in de ban te doen. P2F – ook wel 'self-sponsored line training' (zelf bekostigde opleiding als lijnpiloot) genoemd – houdt in dat pas opgeleide piloten een pakket vliegreizen moeten kopen om vliegervaring op te doen. Doorgaans vallen die vliegreizen onder de 'type rating' (een standaard interne opleiding voor een specifiek type vliegtuig), die een onderdeel vormt van de beroepsloopbaan van iedere piloot.

“Luchtvaartmaatschappijen bedenken voortdurend nieuwe modellen om het werk goedkoper te laten uitvoeren, zoals het inhuren van (schijn)zelfstandige piloten of piloten met uitzendcontracten of nulurencontracten”, verklaart ECA-voorzitter Dirk Polloczek. “Maar met P2F krijgen dergelijke onaanvaardbare praktijken een heel nieuwe dimensie: jonge piloten werk geven is niet langer een investering van een luchtvaartmaatschappij in haar personeel maar niets minder dan een bron van inkomsten. Het gaat botweg om misbruik en uitbuiting van jonge piloten met weinig vliegreizen op de teller die wanhopig op zoek zijn naar een baan.”

“Jonge piloten vinden dat de maat nu echt vol is en zijn daarom gestart met een 'Stop P2F'-petitie”, vervolgt Dirk Polloczek. “Alle Europese piloten staan als één man achter hen en dringen er bij de Europese beleidsmakers en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) op aan krachtig en effectief op te treden om P2F-regelingen in de ban te doen en een eind te maken aan dit misbruik.”

“P2F werkt niet alleen ontmoedigend om in het beroep te stappen. Zodra ze hun eigenlijke opleiding achter de rug hebben, worden die jonge mannen en vrouwen ook nog gedwongen om 30.000 tot 50.000 euro op te hoesten voor een P2F-contract, boven op de al hoge kosten van hun pilotenopleiding”, vertelt Philip von Schöppenthau, secretaris-generaal van de ECA. “Daarbij komt nog dat P2F piloten ertoe aanzet om toch maar te vliegen, koste wat het kost. Weinigen zullen het toegeven, maar als je tot wel 50.000 euro hebt betaald om met een vliegtuig te vliegen, denk je wel twee keer na vóór je besluit een dag niet te vliegen omdat je ziek of vermoeid bent. Zoals iedere andere piloot moeten jonge piloten focussen op hun taak en voorrang geven aan veiligheid i.p.v. zich zorgen hoeven te maken om de financiële en carrièregevolgen van beslissingen die verband houden met veiligheid.”

Aangezien banen schaars zijn, raken piloten met weinig vliegervaring (doorgaans minder dan 1.500 uur) verstrikt in een vicieuze cirkel: onvoldoende vliegen voor een baan betekent dat je geen kans hebt om aan werk te raken, en zonder werk kun je onmogelijk de ervaring opdoen die vereist is om te worden aangenomen. Door de P2F-regelingen wordt deze situatie uitgebuit en nog verscherpt doordat piloten de luchtvaartmaatschappijen moeten gaan betalen om voor hen te werken en te vliegen op reguliere vluchten die al geld opbrengen. Concreet betekent dit dat die piloten, boven op de bankschuld van 70.000 tot 130.000 euro aan het begin van hun carrière, na afloop van hun P2F-contract doorgaans geen enkel vooruitzicht hebben op werk bij de betrokken luchtvaartmaatschappij.

In een [recent rapport over ongewone vormen van tewerkstelling in de luchtvaartsector](#), uitgevoerd door de Universiteit Gent, wijzen de onderzoekers P2F-regelingen aan als een van de meest extreme en uitbuitende vormen van tewerkstelling van piloten en bevelen ze aan om die regelingen in de ban te doen. Dit komt boven op de nieuwe trend van (nep)zelfstandige piloten, uitzendwerk en nulurencontracten waarbij piloten per vlieguur worden betaald.

[Samenvatting van het rapport van de Universiteit Gent \(2 pagina's - in het Engels\)](#)

[STEUN DE STOP P2F-campagne en teken de petitie](#)

Contactpersonen:

- *Nederlands: Christophe Verleye, +32 497 70 39 75*
- *Frans: Francis Uyttenhove, +32 475 95 67 01*

Nota aan de redacteurs: de Belgian Cockpit Association (BeCA) is de enige erkende beroepsvereniging voor piloten in België en vertegenwoordigt zo'n 600 lijnpiloten. Meer informatie op www.beca.be.