

748.127.8

Ordonnance du DETEC
relative aux temps de vol et de service et à l'aménagement
du temps de travail dans le trafic aérien commercial assuré
par avion
(Ordonnance relative aux temps de vol et de service)

du 26 septembre 2008 (État le 1^{er} avril 2011)

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC),

vu l'art. 57, al. 1, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation¹,
vu le règlement (CEE) n° 3922/91^{2,3}

arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet, champ d'application et rapport avec le droit international

¹ La présente ordonnance règle les aspects liés aux temps de vol et de service des membres de l'équipage d'avions, qui peuvent être réglés par chaque État conformément au règlement (CEE) n° 3922/91.

² Elle s'applique aux entreprises de transport aérien sises en Suisse et ayant l'obligation de détenir une autorisation d'exploitation ou une concession pour le transport aérien commercial de personnes et de marchandises.

³ Elle s'applique, conjointement à l'annexe III, sous-partie Q, du règlement (CEE) n° 3922/91, à tous les vols assurés par ces entreprises, y compris aux vols qu'il y a lieu de qualifier de privés.⁴

RO 2008 4505

¹ RS 748.0

² Fait foi la version contraignante pour la Suisse du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 déc. 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile; conformément au ch. 3 de l'annexe de l'ac. du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (RS 0.748.127.192.68).

³ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du DETEC du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1155).

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I 2 de l'O du DETEC du 4 mars 2011, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (RO 2011 1155).

Art. 2 Exceptions

¹ L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) peut consentir des exceptions à certaines dispositions de la présente ordonnance, lorsque:

- a. les exceptions sont dictées par de justes motifs, notamment:
 1. pour prévenir les cas de rigueur,
 2. pour tenir compte de l'évolution de la technique,
 3. pour les membres d'équipage qui assurent exclusivement des opérations à l'étranger (opérations éloignées); et
- b. le manuel d'exploitation prévoit des réglementations qui sont équivalentes en termes de sécurité.

² Il limite la durée des exceptions et peut les lier à des charges ou à des conditions.

Art. 3 Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par:

- a. *Membre d'équipage*: personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol;
- b. *Membre d'équipage de conduite*: membre d'équipage titulaire des licences requises chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite de l'aéronef pendant le temps de vol;
- c. *Temps de travail*: temps durant lequel le membre d'équipage exerce une activité professionnelle;
- d. *Activité professionnelle*: toute activité lucrative dépendante ou indépendante dont les revenus sont assujettis à l'impôt fédéral direct conformément aux art. 17 et 18 de la loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct⁵;
- e. *Temps de service*: voir le par. 1.1095/1.5 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;
- f. *Temps de service de vol*: voir le par. 1.1095/1.6 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;
- g. *Temps de vol cale à cale*: voir le par. 1.1095/1.2 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;
- h. *Réserve*: voir le par. 1.1095/1.14 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;
- i. *Temps de repos*: voir le par. 1.1095/1.13 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;
- j. *Pause*: voir le par. 1.1095/1.3 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91;

⁵ RS 642.11

- k. *Logement raisonnable*: une offre d'hébergement remplissant les critères suivants:
 - 1. elle correspond à une chambre d'un hôtel de classe moyenne et est équipée d'une toilette et d'un bain ou d'une douche,
 - 2. la chambre est aérée, climatisée et suffisamment insonorisée,
 - 3. les sources de lumière éclairant la chambre sont réglables jusqu'à obtenir une obscurité complète;
- l. *Local approprié*: un local permettant à un membre d'équipage de se changer, et de prendre une pause réparatrice; chaque membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'asseoir confortablement; le local doit être séparé des espaces publics et du poste de travail et posséder une aération;
- m. *Manuel d'exploitation (Operational Manual, OM)*: recueil des consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour exercer ses attributions en vertu de la sous-partie P de l'Annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91.

Section 2 Aménagement du temps de travail

Art. 4

L'aménagement du temps de travail est régi par la version contraignante pour la Suisse de la directive 2000/79/CE conformément au ch. 1 de l'annexe de l'accord sur le transport aérien⁶.

Section 3

Temps de travail et temps de vol cale à cale maximaux par année civile

Art. 5

¹ Sur une année civile:

- a. le temps de travail est limité à 2000 heures;
- b. le temps de vol cale à cale est limité à 900 heures.

² Le temps de travail et le temps de vol cale à cale qui se sont accumulés dans le cadre d'autres activités professionnelles sont compris dans le calcul.

³ Le temps de vol cale à cale et les autres temps de travail sont répartis aussi uniformément que possible sur l'année civile.

⁶ RS 0.748.127.192.68. La directive peut être consultée et obtenue auprès de l'OFAC.
Adresse: Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne (www.bazl.admin.ch).

Section 4 Réserve

Art. 6

¹ La réserve à l'aéroport précédant un vol est comptabilisée dans le temps de service de vol:

- a. à raison de 50 %, si un local approprié est disponible;
- b. à 100 %, si aucun local approprié n'est disponible.

² La réserve n'est pas comptabilisée dans le temps de service:

- a. lorsqu'elle est assurée à domicile;
- b. si un logement raisonnable est disponible.

Section 5 Repos minimal

Art. 7 Repos minimal en général

¹ Sans préjudice de la durée minimale des vacances figurant à l'art. 329a du code des obligations⁷, tout membre d'équipage bénéficie au moins de:

- a. 7 jours locaux par mois civil libres de travail et de réserve;
- b. 96 jours locaux par année civile libres de travail et de réserve.

² Un jour local est une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale.

³ Les jours locaux libres de travail et de réserve sont notifiés à l'avance au membre d'équipage au plus tard au moment de la publication du plan de service pour le mois correspondant.

⁴ Le temps de repos peut être inclus dans les jours locaux libres de travail et de réserve.

⁵ Le droit au temps de repos prévu à l'al. 1 let. a diminue *prorata temporis* en cas de vacances, de travail à temps partiel, de maladie ou de service militaire.

Art. 8 Repos minimal lors du passage de plusieurs fuseaux horaires

Si le décalage horaire entre le lieu où commence la période de service de vol et le lieu où elle se termine est de quatre heures ou plus, le temps de repos consécutif est prolongé à raison de 30 minutes par heure de décalage horaire.

Art. 9 Repos minimal et réserve

¹ Le repos minimal après une période de réserve à l'aéroport qui n'est pas suivie d'un vol est de dix heures.

² Un repos minimal suivant une période de service de vol ou une période de réserve ne peut comprendre une période de réserve.

⁷ RS 220

Section 6
Temps de service de vol lorsque les vols sont assurés par un seul pilote

Art. 10

Dans le cas des vols assurés par un seul pilote, le temps de service de vol quotidien pour ce dernier ne peut excéder:

- a. 12 heures pour un maximum de quatre atterrissages;
- b. 11 heures pour un maximum de cinq atterrissages;
- c. 10 heures pour un maximum de six atterrissages;
- d. 9 heures pour sept atterrissages ou plus.

Section 7
Prolongation du temps de service de vol quotidien maximal en raison d'une pause (service fractionné)

Art. 11 Principe

Si la période de service de vol est entrecoupée d'une pause (service fractionné), le temps de service de vol quotidien maximal est prolongé comme suit:

Durée de la pause intercalée	Prolongation du temps de service de vol maximal
a. de 3 heures à 6 h 59 min	Prolongation à raison de la moitié de la durée de la pause
b. de 7 heures à 9 h 59 min	Prolongation à raison de: 1. deux tiers de la durée de la pause, ou 2. de la durée totale de la pause, si celle-ci est prise durant sept heures au moins entre 20 h 00 et 8 heures, heures locales.

Art. 12 Restrictions

¹ Le temps de service de vol maximal peut être prolongé en raison d'une pause au plus.

² Les membres d'équipage sont avisés du service fractionné au début du service de vol.

³ Le service fractionné ne doit pas suivre un temps de repos abrégé.

⁴ Il n'est autorisé qu'à condition que le décalage horaire entre le lieu de départ et la destination finale soit inférieur à deux heures.

⁵ Si le temps nécessaire pour effectuer un aller-retour entre un aéroport et un local approprié ou un logement raisonnable excède une heure, le temps qui dépasse l'heure est déduit de la pause de la période de service de vol prolongée.

Art. 13 Durée maximale

¹ La durée d'une fraction d'un service fractionné ne doit pas dépasser dix heures.

² Le service fractionné ne doit pas dépasser 20 heures au total.

³ Les fractions et la durée totale du service fractionné peuvent être prolongées conformément au par. 1.1105/2 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91.

Art. 14 Logement raisonnable et locaux appropriés

¹ Les membres d'équipage ont droit à un logement raisonnable entre les deux fractions d'un service fractionné, lorsque:

- a. la pause prévue est censée durer au moins six heures; ou
- b. trois heures au moins de la pause prévue tombent entre 22 h et 6 h heures locales.

² Pour toutes les autres pauses, l'entreprise de transport aérien met un local approprié à la disposition des membres d'équipage.

Art. 15 Réglementation du service fractionné dans le manuel d'exploitation

L'entreprise de transport aérien règle le service fractionné dans le manuel d'exploitation. La réglementation requiert l'approbation de l'OFAC.

Section 8

Prolongation du temps de service de vol quotidien maximal en raison d'un temps de repos en vol

Art. 16 Principes

¹ Le temps de service de vol maximal est prolongé lorsque:

- a. le vol est assuré par un équipage renforcé;
- b. l'avion est doté en suffisance de couchettes ou de sièges de repos; et
- c. le membre d'équipage a un temps de repos durant le vol.

² La prolongation n'est autorisée qu'à condition que le nombre d'atterrissages effectués durant le temps de service de vol n'excède pas quatre.

Art. 17 Exigences relatives aux couchettes d’équipage et aux sièges de repos

¹ Une couchette d’équipage (*crew bunk*) est un lit confortable situé dans un endroit séparé de la cabine passagers et du poste de pilotage de l’avion, insonorisé de manière à ce que ne soient audibles que les bruits aérodynamiques et des moteurs que produisent inévitablement les avions, et dont l’éclairage est réglable.

² Un siège de repos (*rest seat*) est un siège installé dans l’avion et répondant aux exigences suivantes:

- a. le siège est exclusivement réservé aux membres d’équipage;
- b. son dossier peut être incliné vers l’arrière jusqu’à former un angle de 30° au moins par rapport à la verticale;
- c. il doit offrir un confort suffisant;
- d. le siège de repos doit être placé dans un lieu aéré, dont l’éclairage est réglable, et isolé du cockpit, des passagers, du fret, des patients et du bruit excessif au moins par un épais rideau.

Art. 18 Temps de service de vol quotidien maximal pour l’équipage de conduite

¹ Pour les membres de l’équipage de conduite, les temps de service de vol quotidiens maximaux sont les suivants:

Composition de l’équipage renforcé lorsque trois atterrissages au plus sont effectués	Avec couchettes	Avec sièges de repos
3 pilotes	18 heures	16 heures
4 pilotes	20 heures	18 heures
Composition de l’équipage renforcé lorsque quatre atterrissages sont effectués	Avec couchettes	Avec sièges de repos
3 pilotes	16 heures	14 heures
4 pilotes	18 heures	16 heures

² Si l’équipage de conduite renforcé est formé de quatre pilotes, les possibilités de repos doivent être disponibles pour deux pilotes durant la totalité du vol.

³ La prolongation n’est autorisée que si chaque membre de l’équipage de conduite bénéficie du même temps de repos.

⁴ Dans le cas des vols avec équipage renforcé, seules les heures durant lesquelles le membre de l’équipage de conduite est réellement occupé à diriger l’aéronef sont comptabilisées dans le calcul du temps de vol cale à cale.

⁵ Le temps maximal de service de vol peut en outre être prolongé conformément au par. 1.1105/2 de l’annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91.

Art. 19 Temps de service de vol quotidien maximal pour l'équipage de cabine

¹ Pour les membres de l'équipage de cabine, les temps de service de vol quotidiens maximaux sont les suivants:

Seuil de pourcentage du temps de repos d'un membre de l'équipage de cabine par rapport à la durée totale du vol (temps de vol cale à cale)	Avec couchettes	Avec sièges de repos
20 %	16 heures	—
25 %	18 heures	16 heures
30 %	20 heures	18 heures

² La prolongation n'est autorisée que si chaque membre de l'équipage de cabine bénéficie du même temps de repos libre de toute tâche.

Art. 20 Restrictions

La prolongation du temps de service de vol quotidien maximal en raison d'un temps de repos en vol ne doit pas:

- a. suivre un temps de repos abrégé;
- b. suivre immédiatement une période de réserve à l'aéroport de plus de 6 heures.

Art. 21 Combinaison d'un temps de service fractionné avec une prolongation en raison d'un temps de repos

Lorsqu'un service fractionné est combiné avec une prolongation en raison d'un temps de repos en vol, le plus élevé des deux temps de service de vol maximaux visés aux art. 13 et 18 fait foi.

Art. 22 Réglementation de la prolongation dans le manuel d'exploitation

L'entreprise de transport aérien règle dans le manuel d'exploitation la prolongation du temps de service de vol quotidien maximal en raison d'un temps de repos en vol. Cette réglementation requiert l'approbation de l'OFAC.

Section 9 Dispositions finales

Art. 23 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 8 septembre 1997 sur l'exploitation d'avions dans le transport aérien commercial (OJAR-OPS 1)⁸ est abrogée.

Art. 24 Modification du droit en vigueur

...⁹

Art. 25 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} octobre 2008.

⁸ [RO 1997 2268]

⁹ La mod. peut être consultée au RO 2008 4505.

