



BRANCHE TRANSPORT AERIEN

FTL

FICHE ANALYSES ET ARGUMENTS

Temps Service Vol maximum (TSV)

1. Rappel sur la définition du TSV :

Le TSV commence à l'heure de pointage et **se termine à l'heure bloc arrivée du dernier vol.**

Sont exclus du TSV, les temps passés :

- à la préparation du briefing (souvent exclu du TSV dans les pratiques actuelles).
- au débarquement des passagers,
- aux tâches de sécurité de fin de service,
- à la mise en place qui ramène l'équipage à sa base !

Les activités post vol comptent comme temps de service pour les cumuls et le calcul du repos.

Les employeurs devront déterminer, dans leurs manuels d'exploitation, un forfait pour les activités post vol.

2. Suivant l'heure de début de service et le nombre d'étape, le TSV maximum de base varie :

(Voir tableaux 1, 2 et 3 et pages 5 et 6) :

- entre 13h le jour (moins 30mn par étape dès la 3^{ème}),
- et 11h la nuit,
- jusqu'à 10 étapes par TSV.

3. Il peut-être dépassé dans les cas suivants :

- Extension **+ 1h, deux fois** par semaine (voir tableau 5 page 7).
- Avec repos à bord, le TSV **peut être prolongé jusqu'à 18h (en programmation)**.
Il varie en fonction du renforcement PNT (+ 1 PNT ou + 2 PNT) et du dispositif de repos mis à bord pour l'équipage (siège « éco », siège « business » ou couchette).
- Extension de TSV avec un service fractionné.
Il s'agit d'un TSV qui comprend une « pause » sans service d'au moins 3h (entre 2 vols) et inférieure à un temps de repos (10h).
Sont exclus du temps de pause, les services pre et post vol ainsi que le temps de trajet pour un minimum de 30 minutes.
 - Le TSV est augmenté de 50 % de la pause .
 - Le PN doit disposer d'une salle de repos isolée du public pour une pause de 3 à 6h.
 - Ou d'une chambre d'hôtel pour une pause de plus de 6h ou qui empiète sur la période 2h/5h59.
 - La pause compte dans le TSV mais toute période au-delà de 6h de pause ne compte pas pour l'extension.
- **+ 1 heure** pour les PNC, dans le cas où les PNC pointent avant les PNT (cas KLM).

4. Aux valeurs ci-dessus peuvent s'ajouter :

- La marge commandant de bord en cas d'aléas d'exploitation :
 - + **2h** pour les si exploité à 2 PNT
 - + **3h** pour si exploité à 3 ou 4 PNT
- Le temps passé en réserve :
Les **4 premières heures de réserve aéroport** et les **8 premières heures de réserve domicile (ou hôtel) ne sont pas incluses dans le TSV.**

5. Le TSV peut être diminué dans les cas suivants :

- A la suite d'un repos réduit, le TSV maximum est diminué de la différence entre le repos minimum et le repos réduit.
- Acclimatation du PN : le tableau 4 page 6 précise les conditions dans lesquelles le PN est dans une phase inconnue d'acclimatation pour limiter le TSV maximum à 11h ou 12h (c'est-à-dire lorsque son rythme biologique est en cours de réadaptation à heure locale).

NOTRE ANALYSE

Le TSV n'est qu'une partie du temps de service qui, par ailleurs, n'est pas limité quotidiennement.

Cependant, les employeurs devront déterminer dans leurs manuels opérationnels « un temps minimum de service post vol ».

Les temps de service :

Nous exposons, ci-dessous, 2 tableaux d'estimation de Temps de Service Maximum quotidien, avec ou sans réserve, et/ou, avec circonstances imprévues, ainsi que la mise en place.

Ces valeurs incluent : 15 mns de préparation de briefing et 30 mns de temps de service post vol.

Notez que pour les PNC qui pointent avant les PNT, toutes les limites ci-dessous doivent être augmentées de la **différence de pointage PNT/PNC (dans la limite d'1heure maximum)**.

Temps de service (de travail) quotidien			
Sur la base d'un TSV maximum de 14h (2 étapes), début du TSV (définition européenne) entre 7h et 13h29			
Sans repos à bord, Sans pause repas	Temps de service : TSV max 14h + 15mns + 30mns	14h45	
	Temps de service + Circonstances imprévues :		
	Avec 2 PNT	+ 2h	16h45
	Avec 3 ou 4 PNT (renfort)	+ 3h	17h45
	Temps de service + réserve aéroport		
	Les 4 premières heures de réserve ne comptent pas dans le TSV	TSV + réserve = 16h max	16h45
	Temps de service + réserve aéroport + Circonstances imprévues :		
	Avec 2 PNT	+ 2h	18h45
	Avec 3 ou 4 PNT	+ 3h	19h45
	Temps de service + réserve domicile ou hôtel :		
	Les 8 premières heures de réserve ne comptent pas dans le TSV		22h45
	Temps de service + réserve domicile ou hôtel + circonstances imprévues :		
	Avec 2 PNT	+ 2h	24h45
	Avec 3 ou 4 PNT	+ 3h	25h45
	Temps de service + une mise en place à l'issue du dernier vol :		
Temps de service		illimité	

Dans le cas du TSV avec service fractionné comprenant une pause de 3 à 6h, les limites ci-dessus vont de **15h15 à 27h45**.

Temps de service (de travail) quotidien

base d'un TSV maximum de 18h (2 étapes), auquel devraient s'ajouter 15mns de préparation de briefing et 30mns de temps de service post vol

Avec repos à bord	Temps de service : TSV 18h + 15mns + 30mns		18h45
	Temps de service + Circonstances imprévues :		
	Avec 3 ou 4 PNT (renfort)	+ 3h	21h45
	Temps de service + réserve aéroport		
	les 4 premières heures de réserve ne comptent pas dans le TSV		22h45
	Temps de service + réserve aéroport + Circonstances imprévues :		
	Avec 3 ou 4 PNT	+ 3h	25 h45
	Temps de service + réserve domicile ou hôtel :		
	Les 8 premières heures de réserve ne comptent pas dans le TSV		26h45
	Temps de service + réserve domicile ou hôtel + circonstances imprévues :		
Avec 3 ou 4 PNT	+ 3h	29h45	
Temps de service + une mise en place à l'issue du dernier vol :			
Temps de service		illimité	

L'acclimatation : c'est de « l'enfumage » !

Sous prétexte de réduction de TSV qui, en fait, sert à déclencher le repos à bord dès 11h de TSV (au lieu de 13/14h) sous conditions, ce tableau va inciter les employeurs à réduire le temps d'absence à moins de 48h (donc le repos en escale) et va leur permettre plusieurs choses à la fois :

- Retarder le déclenchement des repos en vol à 13h/14h au lieu de 11h de TSV.
- Réduire le repos à la base (plus le temps d'absence est court, plus le repos à la base est réduit).
- Accélérer l'enchaînement des rotations.

Cela s'inscrit dans une parfaite logique comptable et financière de réduction de coût, plutôt que de récupération physique du vol précédent par le personnel navigant concerné.

Conclusions :

- Pour un TSV limité à 13h/14h, en fait le PN peut travailler en continu jusqu'à près de 20h sans pause repas, ni repos à bord. Le temps de travail quotidien est même illimité en cas de mise en place à l'issue du TSV.
- Pour les PN bénéficiant de repos à bord (TSV maximum 18h), cela peut aller jusqu'à 26h de travail.
- Seul le dépassement du TSV de base maximum (11h la nuit...14h le jour) conduit à l'obligation de repos à bord (sièges ou couchettes) ; à Air France, le PNC long courrier dispose au moins de sièges de repos jusqu'à 10h de temps vol et, obligatoirement, des couchettes au-delà de 10h de temps de vol, sans distinction d'heure de début du TSV. Va-t-on leur retirer cette disposition, autrement plus avantageuse que les FTL en matière de prévention de la fatigue ?
- Par ailleurs, si le projet FTL prévoit de légères contraintes sur les repas ; en revanche, le PNC ne bénéficie d'aucune « pause » contrairement aux recommandations des scientifiques (moebius) et aux principes de la directive 2003/88/CE.
- Le PN pourra travailler 11h consécutives de nuit (sans repos à bord), alors que pour les autres travailleurs leur directive limite le travail nocturne à 8h par tranche de 24h.
- Le temps de service quotidien n'est pas limité !

- Aucune exigence de renforcement PNC pour les TSV prolongé avec repos à bord (18h).
- L'EASA ne tient pas compte des recommandations scientifiques :
- Au-delà de 10h/12h de service, le risque d'accident (d'avion) est 1,7 fois supérieur et au-delà de 13h, il est 5 fois supérieur (étude Moebus).
- La perturbation du sommeil liée aux activités nocturnes matinales tardives et l'augmentation du nombre d'étape augmente la fatigue des membres d'équipage (PNT et PNC).
- Ils recommandent de:
 - Supprimer l'extension de TSV(+ 1h) et limiter le service de nuit à 10h en l'absence de repos à bord.
 - Diminuer le TSV de 45 minutes dès la 2^{ème} étape.

En outre, l'EASA fixe des valeurs plus élevées que les règles anglaises CAP 371 et **les règles américaines**. La FAA fixe à **16h** la limite absolue de temps de service à ne pas dépasser !

NOS REVENDICATIONS

Nous sommes **contre l'extension de TSV + 1h (sans repos à bord)** et demandons :

- TSV maximum de jour : 13h, moins 45minutes par étape dès la 2^{ème} étape.
- TSV maximum de nuit : 10h.
- 5 étapes par TSV.
- Les PNC doivent bénéficier des mêmes limites de TSV que le PNT.
- L'application d'un vrai temps pause à bord après 6h de travail, tel que prévu par la directive 2003/88/CE, et l'accès à des sièges de repos et/ou des couchettes dans une zone isolée, sans attendre le dépassement du TSV de base maximum **(11h de nuit ...14h de jour)**.

Extraits du document :

ORO.FTL.205 Flight duty period (FDP)

...

(b) Basic maximum daily FDP.

(1) The maximum daily FDP without the use of extensions for acclimatised crew members shall comply with the following table:

Tableau 1 : Maximum daily FDP — Acclimatised crew members

Start of FDP	1–2 Sectors	3 Sectors	4 Sectors	5 Sectors	6 Sectors	7 Sectors	8 Sectors	9 Sectors	10 Sectors
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) The maximum daily FDP when crew members are in an unknown state of acclimatisation shall comply with the following table:

Tableau 2: (i) crew members in an unknown state of acclimatization

Maximum daily FDP according to sectors						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) The maximum daily FDP when crew members are in an unknown state of acclimatisation and the operator has implemented a FRM shall comply with the following table:

Tableau 3 (ii) Crew members in an unknown state of acclimatisation under FRM

The values in the table below may apply provided the operator's FRM continuously monitors that the required safety performance is maintained.

Maximum daily FDP according to sectors						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP with different reporting time for flight crew and cabin crew.

Whenever cabin crew requires more time than the flight crew for their pre-flight briefing for the same flight or series of flights, the FDP of the cabin crew may be extended by the difference in reporting time between the cabin crew and the flight crew. The difference shall not exceed 60 minutes. The maximum daily FDP for cabin crew shall be based on the time at which the flight crew report for their FDP, but the FDP shall start at the reporting time of the cabin crew.

ORO.FTL.105 Definitions

For the purpose of this Subpart, the following definitions shall apply:

'Acclimatised': means that a crew member is considered to be acclimatised to a 2-hour wide time zone surrounding the local time of his/her point of departure. When the local time of the place where a duty commences differs by more than 2 hours from that at the place where a duty ends, the crew member is considered to be acclimatised in accordance with the values in the table below for the calculation of the maximum daily FDP.

Tableau 4

Time difference (h) between reference time and local time where the crew member starts the subsequent duty	Time elapsed since reporting at reference time				
	<48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

'B' means acclimatised to the local time of the departure time zone,

'D' means acclimatised to the local time where the crew member starts his/her subsequent duty, and

'X' means that a crew member is in an unknown state of acclimatisation.

2 — Extension of FDP without in-flight rest

The extension of FDP without in-flight rest under the provisions of ORO.FTL.210(d)(5) is limited to the values specified in the table below.

Tableau 5: Maximum daily FDP with extension

Start of FD	1–2 sectors	3 sectors	4 sectors	5 sectors
0600–0614	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0615–0629	13:15	12:45	12:15	11:45
0630–0644	13:30	13:00	12:30	12:00
0645–0659	13:45	13:15	12:45	12:15
0700–1329	14:00	13:30	13:00	12:30
1330–1359	13:45	13:15	12:45	12:15
1400–1429	13:30	13:00	12:30	12:00
1430–1459	13:15	12:45	12:15	Not allowed
1500–1529	13:00	12:30	12:00	Not allowed
1530–1559	12:45	12:15	11:45	Not allowed
1600–1629	12:30	12:00	11:30	Not allowed
1630–1659	12:15	Not allowed	Not allowed	Not allowed
1700–172	12:00	Not allowed	Not allowed	Not allowed
1730–1759	11:45	Not allowed	Not allowed	Not allowed
1800–1829	11:30	Not allowed	Not allowed	Not allowed
1830–18	11:15	Not allowed	Not allowed	Not allowed
1900–0359	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0400–0414	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0415–0429	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0430–0444	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0445–0459	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0500–0514	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0515–0529	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0530–0544	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed
0545–0559	Not allowed	Not allowed	Not allowed	Not allowed