

Chapitre II :

Exploitation des aéronefs de type A.

(tous aéronefs à l'exception des avions à réaction d'un poids total au décollage supérieur à 20 tonnes)

Article 4 : Répartition des heures de vol.

1. Le temps de travail, exprime en heures de vol, ne doit pas dépasser dans l'année une durée mensuelle moyenne de 90 heures.
2. Sauf dérogation dans les conditions prévues à l'article 7 ci-après, le nombre d'heures de vol ne doit pas dépasser 270 heures par trimestre, 540 heures par semestre et 990 heures par année.

Article 5 : Repos.

1. Le personnel navigant, affecté aux longs parcours doit bénéficier à sa résidence d'affectation d'un repos au moins d'une durée de quatre jours consécutifs par mois.
2. Le personnel navigant affecté aux autres parcours doit bénéficier à sa résidence d'affectation d'un repos au moins par semaine, dont la durée ne peut être inférieure à 36 heures consécutives.

Article 6 : Limitation des heures consécutives de vol et des heures de vol accomplies au cours de vols consécutifs.

1. Exploitation avec un seul et même équipage.
Pour les pilotes, dans une amplitude de 24 heures, le temps de vol ne doit pas dépasser 8 heures et la période de vol 12 heures.
Pour les autres membres de l'équipage dans une amplitude de 24 heures, le temps de vol ne doit pas dépasser 10 heures et la période de vol 15 heures.
2. Exploitation avec un équipage renforcé.
Lorsque, en plus de l'équipage réglementaire de l'aéronef, d'autres navigants sont embarqués dans le but de doubler certains membres dudit équipage, et ceci sous réserve qu'ils aient les qualifications requises, les périodes de vol ne devront pas dépasser :
Pour les pilotes: 17 heures s'ils ne disposent pas à bord de postes de repos suffisants.
22 heures, s'ils disposent à bord de postes de repos suffisants.
Pour les autres navigants : 20 heures s'ils ne disposent pas à bord de postes de repos suffisants.
25 heures s'ils disposent à bord de postes de repos suffisants.
3. Temps d'arrêt suivant ou précédant une période de vol.
A la fin des périodes de vol visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus le personnel navigant doit bénéficier d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, sans que cette durée puisse en aucun cas, être inférieure à 8 heures.

Si, par suite d'une exigence inhabituelle de l'exploitation, le personnel navigant devait effectuer une nouvelle période de vol sans avoir pu bénéficier d'un temps d'arrêt au moins égal à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, la durée du temps d'arrêt qui doit suivre la deuxième période doit être majorée d'un temps égal à l'insuffisance de la durée du temps d'arrêt qui a suivi la première période.

Toutefois, pour pouvoir effectuer une deuxième période, la durée du temps d'arrêt suivant la première période doit être au moins égale à la durée des vols accomplis pendant cette première période et, en aucun cas, ne peut être inférieure à 8 heures.

4. Lorsque le déplacement d'un navigant est imposé par des nécessités de service la durée des temps de vol effectués en qualité de passager ne peut être considérée comme période de temps d'arrêt et le navigant intéressé doit à l'arrivée bénéficier d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à la durée du trajet effectué en qualité de passager, avant de prendre un nouveau service.

Article 7 : Dérogations.

Des dérogations aux limitations fixées par les articles 4, 5 et 6 du présent arrêté peuvent être accordées par le directeur de l'air dans les cas suivants :

1. Lorsque des vols urgents sont à exécuter immédiatement :
 - a) Pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage, ou réparer des dégâts survenus au matériel ou aux installations.
 - b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.
2. Lorsqu'il faut achever un vol que des circonstances imprévues n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.
3. Lorsque des vols sont à exécuter sur réquisition du Gouvernement qui définit la nécessité et la limite de la dérogation.
4. Lorsqu'il se présente des travaux urgents en période de surcroît de travail chez des exploitants, à la condition toutefois que les dérogations, n'entraînent pas un nombre total d'heures de vol supérieur à :
 - 130 heures dans un mois ;
 - 230 heures dans deux mois consécutifs ;
 - 330 heures dans trois mois consécutifs ;
 - 1.050 heures dans l'année.

Article 8 : Heures considérées comme supplémentaires.

Les heures de vol, comptabilisées par trimestre civil sont considérées comme heures supplémentaires à partir de la 271^{ème} heure, à l'exclusion de celles effectuées dans les conditions 1. a) de l'article 7 ci-dessus.

Exploitation des aéronefs de type B.

(avions à réaction d'un poids total au décollage supérieur à 20 tonnes)

Article 9 : Répartition des heures de vol.

1. Le temps de travail exprimé en heures de vol ne doit pas dépasser dans l'année, une durée mensuelle moyenne de 80 heures.
2. La durée de vol effectuée dans un seul mois ne peut excéder 105 heures, celle effectuée dans deux mois consécutifs 200 heures et celle effectuée dans trois mois consécutifs 295 heures.

Article 10 : Limitation des heures consécutives de vol et des heures de vol accomplies au cours de vols consécutifs.

1. Une période de vol ne doit pas dépasser 8 heures dans une amplitude de 12 heures.
2. Toutefois, pour des nécessités d'exploitation, et après autorisation du directeur de l'air, ces durées peuvent être portées respectivement à 10 heures et 14 heures sous réserve de l'application des temps d'arrêt prévus au paragraphe b) du premier alinéa de l'article 11.
3. Si un navigant effectue un vol de service comme passager avant d'entreprendre un vol comme membre d'équipage, sans qu'entre ces deux vols un temps d'arrêt d'au moins 12 heures

lui ait été accordé, le temps de vol correspondant au vol de service est compté pour moitié et son amplitude est compté entièrement pour l'application des limitations visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Article 11 : Temps d'arrêt

Temps d'arrêt entre les périodes de vol successives :

a) Périodes de vol inférieures ou égales à 7 heures.

Toute période de vol inférieure ou égale à 7 heures doit être suivie d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à deux fois la période de vol, cette durée ne pouvant être en aucun cas inférieure à 7 heures.

L'employeur a cependant la faculté d'accorder un temps d'arrêt inférieur à deux fois la période de vol sans descendre au-dessous de 7 heures à la condition que le temps d'arrêt suivant soit au moins de 18 heures dont un arrêt nocturne normal.

En aucun cas, une période de vol supérieure à 7 heures ne peut être entreprise si elle suit un temps d'arrêt de durée inférieure au double de la période de vol précédente.

b) Périodes de vol supérieures à 7 heures.

A la fin d'une période de vol supérieure à 7 heures, le personnel navigant doit bénéficier normalement d'un temps d'arrêt au moins égal à trois fois le nombre d'heures de vol effectuées.

Une fois sur deux le temps d'arrêt doit être au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

Au cas où des périodes de vol supérieures à 10 heures auraient été autorisées dans les formes prévues à l'article 12 ci-après, la première période doit être précédée d'un temps d'arrêt au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

Temps d'arrêt périodiques :

a) Le personnel navigant affecté aux longs parcours doit bénéficier à sa résidence d'affectation, d'un temps d'arrêt au moins égal à quatre jours consécutifs par mois civil.

b) Le personnel navigant affecté aux autres parcours doit bénéficier à sa résidence d'affectation d'au moins un temps d'arrêt par semaine dont la durée ne peut être inférieure à 36 heures consécutives.

Article 12 : Dérogations.

Des dérogations aux limitations fixées par les articles 9, 10 et 11 du présent arrêté, peuvent être accordées par le directeur de l'air dans les cas suivants :

1. Lorsque des vols urgents sont à exécuter immédiatement.

a) Pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des dégâts survenus au matériel ou aux installations.

b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.

2. Lorsqu'il faut achever un vol que des circonstances imprévues n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

3. Lorsque des vols sont à exécuter sur réquisition du Gouvernement qui définit la nécessité et la limite de la dérogation.

Lorsqu'il se présente des travaux urgents en période de surcroît de travail chez des exploitants, à la condition toutefois que les dérogations n'entraînent ni un nombre total annuel d'heures de vol supérieur à 960 heures ni un dépassement des maxima prévus à l'article 9.

Article 13 : Heures considérées comme supplémentaires.

Les heures de vol, comptabilisées par trimestre civil, sont considérées comme heures supplémentaires à partir de la 241^{ème} heure, à l'exclusion de celles effectuées dans les conditions 1. a) de l'article 12 ci-dessus.

Article 14 : Navigants alternativement affectés sur aéronef de type A et aéronef de type B. Lorsqu'un navigant est alternativement affecté sur un aéronef de type A et un aéronef de type B.

En ce qui concerne les périodes de vol, les règles à appliquer sont celles relatives au type d'aéronef utilisé au cours de chaque période.

En ce qui concerne les périodes de repos, les règles à appliquer sont celles relatives au type d'aéronef utilisé au cours de la période précédant le repos, et ceci, sous réserve des dispositions prévues à l'article 11 pour les temps d'arrêt d'au moins 36 heures devant précéder certains vols sur aéronef de type B.

Pour le calcul des limitations de durée de vol au cours d'un mois, deux mois consécutifs, trois mois consécutifs ou une année on ramené les heures de vol effectuées à bord d'aéronef de type A en heures de vol à bord d'aéronef de type B en multipliant le total des heures de vol à bord d'aéronef de type A par le rapport 80/90.

Les règles à appliquer ensuite, sont celles relatives aux aéronefs de type B.

Article 15 : Le directeur de l'air est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin officiel.

Rabat, le 28 mai 1969.