

Article 47

## Personnel au sol du secteur de la navigation aérienne

<sup>1</sup> Sont applicables au personnel au sol du secteur de la navigation aérienne l'art. 4 pour toute la nuit, pour tout le dimanche et pour le travail continu, ainsi que les art. 5, 10, al. 3, 12, al. 1<sup>bis</sup>, et 13.

<sup>2</sup> L'application des art. 5 et 10, al. 3, se limite aux cas où elle permet d'éviter des perturbations des services de vol ou d'y remédier.

<sup>3</sup> Sont réputés personnel au sol du secteur de la navigation aérienne les travailleurs qui fournissent des prestations servant à garantir la bonne marche des services de vol.

### Champ d'application (Alinéa 3)

Font partie du personnel au sol de la navigation aérienne les travailleurs qui fournissent directement ou indirectement des prestations en vue de garantir le bon déroulement des vols. Il ne s'agit toutefois pas de l'ensemble du personnel d'une compagnie d'aviation, d'un aéroport ou d'une entreprise travaillant dans ce domaine.

Font notamment partie du personnel au sol les travailleurs qui sont occupés directement à la préparation des avions, à l'assistance à l'équipage et aux passagers, aux tâches liées aux bagages et au fret. C'est également le cas des travailleurs qui surveillent et régulent la circulation aérienne et qui fournissent les informations indispensables à celle-ci. Le personnel chargé de l'entretien et de la maintenance quotidienne ou à court terme (petites réparations incluses) entre aussi dans cette catégorie, tout comme le personnel chargé du nettoyage des avions et des installations nécessaires à la circulation aérienne (p. ex. pistes) ainsi que d'autres éléments d'infrastructure.

Le reste du personnel occupé par les compagnies d'aviation, les aéroports ou les entreprises travaillant dans ce domaine (p. ex. le personnel administratif) ne fait pas partie du personnel au sol. Une partie du personnel des entreprises de restauration à bord (catering) entre dans le champ d'application des dispositions spéciales, dans la mesure où l'entreprise qui les occupe produit des denrées périssables

pour la livraison immédiate aux avions sur le point de s'envoler. Si des denrées non périssables sont également produites ou qu'une partie de la production est livrée à d'autres lieux de restauration que les avions (p. ex. à des cantines d'entreprises), le personnel occupé à ces deux pans de l'activité de production n'entre pas dans le champ d'application du présent article. Cette remarque vaut également pour le personnel des entreprises de transport, d'entreposage et de fret. Seuls les travailleurs occupés à l'une des activités suivantes font partie du personnel au sol : réception du fret et chargement de celui-ci à bord de l'avion, déchargement depuis l'avion ou encore préparation des documents nécessaires à l'acheminement du fret ou à son dédouanement. En cas de doute, il convient d'analyser en détail les différents éléments de la compagnie d'aviation et de désigner clairement lesquels peuvent être considérés comme faisant partie du personnel au sol.

### Dispositions spéciales applicables de manière générale (Alinéa 1)

#### Article 4

S'agissant du personnel au sol de la navigation aérienne, l'employeur peut occuper, sans auto-

risation officielle, des travailleurs toute la nuit et tout le dimanche ainsi que selon un système de travail continu. Les autres dispositions de la LTr relatives au travail de nuit et du dimanche doivent toutefois être respectées (voir commentaire de l'art. 4 OLT 2).

### Article 12, Alinéa 1<sup>bis</sup>

Les travailleurs doivent bénéficier d'un nombre minimal de 18 dimanches de congé par année civile. Ils peuvent être répartis de façon irrégulière dans l'année. La réduction à 18 dimanches libres n'est possible que si les travailleurs bénéficient au moins 12 fois par année d'un repos d'au minimum 59 heures consécutives. Ces 59 heures doivent comprendre, outre le repos quotidien de onze heures, un samedi et un dimanche entiers (11 heures + 2 x 24 heures). Le dimanche est défini comme intervalle entre le samedi à 23 heures et le dimanche à 23 heures (voir art. 18, al. 1 LTr). Cet intervalle de 24 heures peut être avancé ou retardé d'une heure au plus, pour autant que la majorité des travailleurs concernés ou leurs représentants dans l'entreprise y consentent. (voir art. 18, al. 2, LTr).

### Article 13

Le repos compensatoire pour le travail effectué les jours fériés ne doit pas nécessairement être accordé pendant la semaine qui suit ou celle qui précède le jour férié ouvré. Il peut être octroyé en bloc pour une année civile (art. 20, al. 2, LTr).

## Eviter ou éliminer les perturbations d'exploitation des services de vol (Alinéa 2)

### Article 5

Pour éviter des perturbations d'exploitation, le personnel au sol de la navigation aérienne peut effectuer le travail de jour et du soir dans un intervalle de 17 heures maximum. Le repos quotidien entre deux journées de travail peut néanmoins être réduit à 8 heures pour autant qu'il soit de 12 h en moyenne sur l'ensemble de la période pendant laquelle l'intervalle de travail est prolongé.

### Article 10, Alinéa 3

Pour éviter des perturbations d'exploitation des services en vol, le personnel au sol peut, dans le cadre du travail de nuit, travailler dans un intervalle de 17 h, à partir de 4 h ou jusqu'à 1 h. La durée quotidienne effective du travail ne doit pas dépasser 9 h (art. 17a LTr). Si le travail quotidien commence avant 5 h ou finit après minuit, le repos quotidien séparant deux plages de travail peut être réduit à 8 h certains jours, pour autant que les travailleurs disposent d'un repos de 12 heures minimum en moyenne sur la semaine civile.