

**Ordinanza del DATEC
relativa ai periodi di volo e di servizio
e all'organizzazione dell'orario di lavoro nel traffico
aereo commerciale mediante velivoli
(Ordinanza sui periodi di volo e di servizio)**

del 26 settembre 2008 (Stato 1° aprile 2011)

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC),

visto l'articolo 57 capoverso 1 della legge federale del 21 dicembre 1948¹
sulla navigazione aerea;

in esecuzione del regolamento (CEE) n. 3922/91^{2,3},

ordina:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto, campo d'applicazione e rapporto con il diritto
internazionale

¹ La presente ordinanza disciplina gli aspetti dei tempi di volo e dei periodi di servizio dei membri dell'equipaggio di velivoli che, conformemente al regolamento (CEE) n. 3922/91, possono essere disciplinati da ogni Stato membro.

² Essa è applicabile alle imprese di trasporti aerei con sede in Svizzera, soggette all'obbligo di autorizzazione per il trasporto commerciale di persone o beni.

³ Insieme all'Allegato III Sezione Q del regolamento (CEE) n. 3922/91, la presente ordinanza è applicabile a tutti i voli di tali imprese, inclusi i voli qualificabili come privati.⁴

RU **2008** 4505

¹ RS **748.0**

² R (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dic. 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile, nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 3 dell'all. all'Acc. del 21 giu. 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS **0.748.127.192.68**).

³ Nuovo testo giusta il n. I 2 dell'O del DATEC del 4 mar. 2011, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1155).

⁴ Nuovo testo giusta il n. I 2 dell'O del DATEC del 4 mar. 2011, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1155).

Art. 2 Deroghe

¹ L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) può autorizzare deroghe a singole disposizioni della presente ordinanza se:

- a. tali deroghe sono necessarie per motivi importanti, in particolare:
 1. per evitare casi di rigore,
 2. per tenere conto dell'evoluzione della tecnica,
 3. per membri d'equipaggio che operano esclusivamente all'estero (attività a distanza); e
- b. il manuale d'esercizio prevede regolamentazioni equivalenti in termini di sicurezza.

² L'UFAC limita la durata delle deroghe e può vincolarle a oneri o condizioni.

Art. 3 Definizioni

Nella presente ordinanza si intende per:

- a. *membro d'equipaggio*: persona incaricata dall'impresa di trasporti aerei di svolgere compiti a bordo di un aeromobile durante il periodo di volo;
- b. *membro dell'equipaggio di volo*: membro d'equipaggio incaricato di compiti essenziali alla condotta dell'aeromobile durante il periodo di volo;
- c. *orario di lavoro*: periodo durante il quale il membro d'equipaggio esercita un'attività professionale;
- d. *attività professionale*: ogni attività lucrativa indipendente e dipendente, i cui proventi sono sottoposti all'imposta federale diretta ai sensi degli articoli 17 e 18 della legge federale del 14 dicembre 1990⁵ sull'imposta federale diretta;
- e. *periodo di servizio*: cfr. OPS 1.1095/1.5 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;
- f. *periodo di servizio di volo*: cfr. OPS 1.1095/1.6 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;
- g. *tempo di volo*: cfr. OPS 1.1095/1.2 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;
- h. *riserva*: cfr. OPS 1.1095/1.14 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;
- i. *periodo di riposo*: cfr. OPS 1.1095/1.13 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;
- j. *intervallo*: cfr. OPS 1.1095/1.3 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91;

- k. *alloggio adeguato*: possibilità di pernottamento che soddisfa i seguenti requisiti:
 - 1. corrisponde allo standard di una camera d'albergo di classe media ed è provvisto di servizi igienici e vasca da bagno o doccia,
 - 2. la camera è arieggiata, se necessario climatizzata e insonorizzata,
 - 3. la camera può essere oscurata completamente e l'occupante può gestire autonomamente le fonti di luce;
- l. *locale appropriato*: locale che consenta a un membro d'equipaggio di cambiarsi e concedersi un intervallo ristoratore; ciascun membro d'equipaggio deve potersi almeno sedere comodamente; il locale deve essere separato dagli spazi pubblici e dal posto di lavoro ed essere provvisto di ventilazione;
- m. *manuale d'esercizio (Operational Manual, OM)*: raccolta delle prescrizioni e delle indicazioni necessarie al personale operativo per svolgere i propri compiti conformemente all'allegato III capo P del regolamento (CEE) n. 3922/91.

Sezione 2: Organizzazione dell'orario di lavoro

Art. 4

L'organizzazione dell'orario di lavoro è retta dalla direttiva 2000/79/CE nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 1 dell'allegato all'Accordo sul trasporto aereo⁶.

Sezione 3: Tempi massimi di lavoro e di volo per anno civile

Art. 5

¹ In un anno civile:

- a. il tempo di lavoro è limitato a 2000 ore;
- b. il tempo di volo è limitato a 900 ore.

² Nel calcolo si deve tenere conto del tempo di lavoro e di volo accumulato nell'ambito di altre attività professionali.

³ Il tempo di volo e il tempo di lavoro rimanente devono essere distribuiti nel modo più omogeneo possibile sull'arco di tutto l'anno civile.

⁶ RS 0.748.127.192.68. La direttiva può essere richiesta all'UFAC, 3003 Berna (www.bazl.admin.ch).

Sezione 4: Riserva

Art. 6

¹ La riserva in aeroporto che precede un volo è considerata periodo di servizio di volo:

- a. nella misura del 50 per cento se è disponibile un locale appropriato;
- b. interamente se non sono disponibili locali appropriati.

² La riserva non è considerata periodo di servizio se:

- a. è svolta a domicilio;
- b. è disponibile un alloggio adeguato.

Sezione 5: Riposo minimo

Art. 7 Riposo minimo generale

¹ Ogni membro d'equipaggio ha diritto, oltre al numero minimo di giorni di vacanza sanciti dall'articolo 329a del Codice delle obbligazioni⁷, ad almeno:

- a. 7 giorni locali liberi da lavoro e da riserva per mese civile;
- b. 96 giorni locali liberi da lavoro e da riserva per anno civile.

² Un giorno locale è un periodo di 24 ore calcolato a partire dalle 0.00 ora locale.

³ I giorni locali liberi da lavoro e da riserva devono essere comunicati in anticipo a ogni membro d'equipaggio, al più tardi al momento della pubblicazione del piano di servizio per il mese corrispondente.

⁴ Il periodo di riposo può essere incluso nei giorni locali liberi da lavoro e da riserva.

⁵ Il diritto di cui al capoverso 1 lettera a diminuisce *pro rata temporis* in caso di vacanze, lavoro a tempo parziale, malattia e servizio militare.

Art. 8 Riposo minimo in caso di passaggio di più fusi orari

Se la differenza oraria tra il luogo d'inizio e il luogo di conclusione di un periodo di servizio di volo è di 4 ore o più, il periodo di riposo corrispondente deve essere prolungato di 30 minuti per ogni ora di fuso orario.

Art. 9 Riposo minimo e riserva

¹ Il riposo minimo dopo una riserva in aeroporto non seguita da un volo è di 10 ore.

² Durante il riposo minimo dopo un periodo di servizio di volo o una riserva non è ammessa una riserva.

⁷ RS 220

Sezione 6: Periodo di servizio di volo sui voli effettuati con un solo pilota

Art. 10

Sui voli effettuati con un solo pilota, il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso per ogni pilota è di:

- a. 12 ore per un massimo di 4 atterraggi;
- b. 11 ore per 5 atterraggi;
- c. 10 ore per 6 atterraggi;
- d. 9 ore per 7 atterraggi o più.

Sezione 7: Prolungamento del periodo di servizio di volo giornaliero ammesso a seguito di un intervallo (servizio frazionato o split duty)

Art. 11 Principio

Se il periodo di servizio di volo è interrotto da un intervallo (servizio frazionato o *split duty*), il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso è prolungato come segue:

Durata dell'intervallo ininterrotto	Prolungamento ammesso del periodo di servizio di volo
a. 3 ore–6 ore e 59 min.	Prolungamento della metà della durata dell'intervallo
b. 7 ore–9 ore e 59 min.	Prolungamento: <ol style="list-style-type: none"> 1. di due terzi della durata dell'intervallo; o 2. dell'intera durata dell'intervallo, se almeno 7 ore dell'intervallo cadono tra le ore 20.00 e le 08.00 ora locale.

Art. 12 Limitazioni

¹ Il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso può essere prolungato al massimo di un intervallo.

² Il servizio frazionato (*split duty*) deve essere comunicato ai membri d'equipaggio all'inizio del servizio di volo.

³ Il servizio frazionato non deve seguire a un periodo di riposo abbreviato.

⁴ Esso è ammesso unicamente se il fuso orario tra il primo luogo di partenza e l'ultimo luogo di destinazione è inferiore a 2 ore.

⁵ Se il tempo complessivo di viaggio di andata e ritorno tra un aeroporto e un locale appropriato o un alloggio adeguato è superiore a un'ora, il tempo che supera l'ora deve essere dedotto dall'intervallo del periodo di servizio di volo prolungato.

Art. 13 Durata massima

¹ La durata di una parte di un servizio frazionato non deve superare le 10 ore.

² Il servizio frazionato non deve superare complessivamente le 20 ore.

³ Le singole parti e la totalità del servizio frazionato possono essere prolungate conformemente all'OPS 1.1105/2 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91.

Art. 14 Alloggio adeguato e locali appropriati

¹ Tra la prima e la seconda parte di un servizio frazionato i membri d'equipaggio hanno diritto a un alloggio adeguato se:

- a. la durata dell'intervallo previsto è di almeno 6 ore; o
- b. almeno 3 ore dell'intervallo previsto cadono tra le ore 22.00 e le 06.00 ora locale.

² Per tutti gli altri intervalli, l'impresa di trasporti aerei deve mettere a disposizione dei membri d'equipaggio un locale appropriato.

Art. 15 Regolamentazione del servizio frazionato nel manuale d'esercizio

L'impresa di trasporti aerei regola nel manuale d'esercizio il servizio frazionato. Tale regolamentazione necessita dell'approvazione dell'UFAC.

Sezione 8:

Prolungamento del periodo di servizio di volo giornaliero ammesso a seguito di un periodo di riposo durante il volo

Art. 16 Principi

¹ Il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso è prolungato se:

- a. il volo è assicurato da un equipaggio di volo rinforzato;
- b. il velivolo dispone di un numero sufficiente di cuccette per l'equipaggio o di sedili di riposo; e
- c. il membro d'equipaggio dispone di un periodo di riposo durante il volo.

² Il prolungamento è possibile unicamente se l'intero periodo di servizio di volo comprende al massimo 4 atterraggi.

Art. 17 Requisiti delle cuccette per l'equipaggio e dei sedili di riposo

¹ Per cuccetta per l'equipaggio (*crew bunk*) s'intende un letto comodo, situato in un luogo separato dalla cabina passeggeri e dal posto di pilotaggio del velivolo e sufficientemente insonorizzato, di modo che si sentano unicamente i rumori aerodinamici e dei motori prodotti inevitabilmente dal velivolo e che si possa regolare l'illuminazione.

² Per sedile di riposo (*rest seat*) s'intende un sedile, situato nel velivolo, che soddisfa i seguenti requisiti:

- a. deve essere riservato esclusivamente ai membri d'equipaggio;
- b. il suo schienale può essere reclinato di oltre 30° rispetto alla posizione verticale;
- c. deve garantire un comfort sufficiente;
- d. deve situarsi in un luogo arieggiato, in cui si possa regolare l'illuminazione, e separato almeno da una spessa tenda dal posto di pilotaggio, dai passeggeri, dalle merci, dai pazienti e dai rumori eccessivi.

Art. 18 Periodo di servizio di volo giornaliero ammesso per l'equipaggio di volo

¹ Il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso per i membri dell'equipaggio di volo è di:

Composizione dell'equipaggio di volo rinforzato per un massimo di 3 atterraggi	Con cuccette per l'equipaggio	Con sedili di riposo
3 piloti	18 ore	16 ore
4 piloti	20 ore	18 ore
Composizione dell'equipaggio di volo rinforzato per 4 atterraggi	Con cuccette per l'equipaggio	Con sedili di riposo
3 piloti	16 ore	14 ore
4 piloti	18 ore	16 ore

² Se l'equipaggio di volo rinforzato comprende 4 piloti, devono essere disponibili possibilità di riposo per 2 piloti per volta durante l'intero volo.

³ Il prolungamento è possibile unicamente se ogni membro dell'equipaggio di volo dispone dello stesso tempo di riposo.

⁴ Per il calcolo del tempo di volo nei voli con equipaggio di volo rinforzato sono computate unicamente le ore durante le quali il membro dell'equipaggio di volo si occupa effettivamente della condotta dell'aeromobile.

⁵ Il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso può essere ulteriormente prolungato conformemente all'OPS 1.1105/2 dell'allegato III al regolamento (CEE) n. 3922/91.

Art. 19 Periodo di servizio di volo giornaliero ammesso per l'equipaggio di cabina

¹ Il periodo di servizio di volo giornaliero ammesso per i membri dell'equipaggio di cabina è di:

Quota percentuale minima della possibilità di riposo ininterrotto di un membro dell'equipaggio di cabina rispetto alla durata complessiva del volo (tempo di volo)	Con cuccette per l'equipaggio	Con sedili di riposo
20 %	16 ore	–
25 %	18 ore	16 ore
30 %	20 ore	18 ore

² Il prolungamento è possibile unicamente se ogni membro dell'equipaggio di cabina dispone dello stesso tempo di riposo libero da qualsiasi compito.

Art. 20 Limitazioni

Il prolungamento del periodo di servizio di volo giornaliero ammesso a seguito di un periodo di riposo durante il volo non deve:

- a. seguire a un periodo di riposo abbreviato;
- b. seguire immediatamente a una riserva in aeroporto superiore a 6 ore.

Art. 21 Combinazione del servizio frazionato e del prolungamento a seguito di un periodo di riposo

Nel caso di combinazione del servizio frazionato e del prolungamento a seguito di un periodo di riposo durante il volo, è vincolante il più lungo dei due periodi di servizio di volo ammessi ai sensi degli articoli 13 e 18.

Art. 22 Regolamentazione del prolungamento nel manuale d'esercizio

L'impresa di trasporti aerei regola nel manuale d'esercizio il prolungamento del periodo di servizio di volo giornaliero ammesso a seguito di un periodo di riposo durante il volo. Tale regolamentazione necessita dell'approvazione dell'UFAC.

Sezione 9: Disposizioni finali

Art. 23 Diritto previgente: abrogazione

L'ordinanza dell'8 settembre 1997⁸ concernente l'esercizio di aeromobili nel trasporto aereo commerciale (OJAR-OPS 1) è abrogata.

Art. 24 Modifica del diritto vigente

....⁹

Art. 25 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° ottobre 2008.

⁸ [RU 1997 2268]

⁹ La mod. può essere consultata alla RU 2008 4505.

