

RÈGLEMENT (UE) N° 83/2014 DE LA COMMISSION

du 29 janvier 2014

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes, remplaçant l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽³⁾, à l'exception de la sous-partie Q concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos.
- (2) Conformément à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, les règles de mise en œuvre relatives aux temps de vol et de service ainsi qu'aux exigences en matière de repos doivent englober initialement toutes les dispositions substantielles du règlement (CEE) n° 3922/91, annexe III, sous-partie Q, tenant compte des dernières données scientifiques et techniques.
- (3) Le présent règlement constituant une mesure d'exécution visée à l'article 8, paragraphe 5, et à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, il convient de supprimer la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91, conformément à l'article 69, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008. Toutefois, il y a lieu que ladite sous-partie Q continue de s'appliquer jusqu'à ce que les périodes transitoires prévues au présent règlement soient arrivées à expiration, ainsi que pour les types d'opérations pour lesquels aucune mesure d'exécution n'a été établie.
- (4) Le présent règlement est sans préjudice des limitations et des normes minimales déjà fixées par la directive 2000/79/CE du Conseil ⁽⁴⁾, et notamment des dispositions sur le temps de travail et les jours libres de tout service, qu'il convient de respecter à tout moment pour le personnel mobile dans l'aviation civile. Les dispositions du présent règlement et les autres dispositions approuvées en vertu de celui-ci ne sont pas destinées à justifier une réduction quelconque des niveaux existants de

protection pour ce personnel mobile. Le présent règlement ne fait pas obstacle à des dispositions plus protectrices en matière de conditions de travail et de santé et de sécurité au travail prévues par la législation sociale nationale ou les conventions collectives de travail, et il est sans préjudice de telles dispositions.

- (5) Les États membres peuvent déroger au présent règlement ou aux spécifications de certification correspondantes, selon le cas, ou s'en écarter, par l'application de dispositions garantissant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui prévu par les dispositions du présent règlement, afin de mieux prendre en compte certaines considérations ou méthodes d'exploitation nationales. Toute dérogation au présent règlement, ou tout écart par rapport à celui-ci, doit être notifiée et traitée conformément aux articles 14 et 22 du règlement (CE) n° 216/2008, qui garantissent des décisions transparentes et non discriminatoires fondées sur des critères objectifs.
- (6) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») a élaboré un projet de modalités d'exécution qu'elle a soumis à la Commission sous la forme d'un avis ⁽⁵⁾, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (7) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 de manière à y inclure des limitations des temps de vol et de service ainsi que des exigences en matière de repos.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, le point 6 suivant est ajouté:
 - «6) "service de taxi aérien", aux fins de l'établissement des limitations du temps de vol et du temps de service, une exploitation à des fins de transport aérien commercial non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) inférieure ou égale à 19.»

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.⁽⁴⁾ JO L 302 du 1.12.2000, p. 57.⁽⁵⁾ Avis n° 04/2012 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 28 septembre 2012 pour un règlement instituant des modalités d'exécution relatives aux limites de temps de vol et de service ainsi que des exigences de repos (FTL) pour le transport aérien commercial (CAT) à bord d'avions (http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA_2012_00120000_FR_TRA.pdf).

2) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Limitations du temps de vol

1. Les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'avions sont soumises à la sous-partie FTL de l'annexe III.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les services de taxi aérien, le service médical d'urgence et les opérations de transport aérien commercial monopilote effectués au moyen d'avions sont soumis aux dispositions de l'article 8, paragraphe 4, et de l'annexe III, sous-partie Q, du règlement (CEE) n° 3922/91, ainsi qu'aux dérogations nationales correspondantes fondées sur des évaluations des risques en matière de sécurité effectuées par les autorités compétentes.

3. Les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'hélicoptères doivent être conformes aux dispositions nationales.»

3) L'article 9 bis suivant est inséré:

«Article 9 bis

L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III. L'agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen, le 18 février 2019 au plus tard.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen visé au premier alinéa évalue l'incidence des éléments suivants au moins sur la vigilance du personnel navigant:

- services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;
- services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;
- services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;
- services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6);
- services de garde, tels que réserves, suivis de services de vols; et
- horaires perturbateurs.»

4) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

5) L'annexe III est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 18 février 2016.

Par dérogation au deuxième alinéa, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer les dispositions du point ORO.FTL.205 e) de l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 et de continuer à appliquer les dispositions nationales existantes concernant le temps de repos en vol jusqu'au 17 février 2017.

Lorsqu'un État membre applique les dispositions du troisième alinéa, il en informe la Commission et l'Agence et expose les raisons justifiant la dérogation, la durée de celle-ci ainsi que le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

Les points ARO.OPS.230 et ARO.OPS.235 suivants sont ajoutés à l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012:

«ARO.OPS.230 Détermination des horaires perturbateurs

Aux fins des limitations du temps de vol, l'autorité compétente détermine, conformément aux définitions des horaires perturbateurs de "type matinal" et de "type tardif" visées au point ORO.FTL.105 de l'annexe III, celui de ces deux types d'horaires perturbateurs qui s'applique à tous les exploitants de transport aérien commercial placés sous sa surveillance.

ARO.OPS.235 Approbation des régimes individuels de spécification de temps de vol

- a) L'autorité compétente approuve les régimes de spécification de temps de vol proposés par les exploitants de transport aérien commercial si l'exploitant démontre qu'il est en conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et avec la sous-partie FTL de l'annexe III du présent règlement.
 - b) Chaque fois qu'un régime de spécification de temps de vol proposé par un exploitant s'écarte des spécifications de certification applicables établies par l'Agence, l'autorité compétente applique la procédure décrite à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008.
 - c) Chaque fois qu'un régime de spécification de temps de vol proposé par un exploitant déroge aux règles de mise en œuvre applicables, l'autorité compétente applique la procédure décrite à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008.
 - d) Les écarts ou dérogations acceptés sont soumis, après avoir été appliqués, à une évaluation visant à déterminer s'il convient de les maintenir ou de les modifier. L'autorité compétente et l'Agence effectuent une évaluation indépendante, sur la base des informations communiquées par l'exploitant. L'évaluation doit être proportionnée, transparente et fondée sur des principes et connaissances scientifiques.»
-

ANNEXE II

La sous-partie «FTL» suivante est ajoutée à l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012:

«SOUS-PARTIE FTL

LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS

SECTION 1

Généralités**ORO.FTL.100 Champ d'application**

La présente sous-partie établit les exigences qui doivent être respectées par tout exploitant et ses membres d'équipage en ce qui concerne les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les membres d'équipage.

ORO.FTL.105 Définitions

Aux fins de la présente sous-partie, on entend par:

- 1) "acclimaté", l'état dans lequel le rythme circadien d'un membre d'équipage est synchronisé avec le fuseau horaire dans lequel se trouve ce membre d'équipage. Un membre d'équipage est réputé acclimaté à une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l'heure locale de son point de départ. Lorsque le décalage horaire entre l'heure locale du lieu où commence le service et celle du lieu où commence le service suivant est supérieur à 2 heures, le membre d'équipage est réputé acclimaté conformément aux valeurs indiquées dans le tableau 1 pour le calcul du temps de service de vol maximal quotidien.

Tableau 1

Décalage horaire (h) entre l'heure de référence et l'heure locale du lieu où le membre d'équipage commence son service suivant	Temps écoulé depuis la présentation à l'heure de référence				
	< 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" = acclimaté à l'heure locale du fuseau horaire de départ,

"D" = acclimaté à l'heure locale du lieu où le membre d'équipage commence son service suivant, et

"X" = le membre d'équipage est dans un état d'acclimatation inconnu;

- 2) "heure de référence", l'heure locale au lieu de présentation dans une bande de fuseau horaire de 2 heures autour de l'heure locale à laquelle le membre d'équipage est acclimaté;
- 3) "hébergement", aux fins d'une période de réserve à préavis court et d'un service fractionné, un lieu tranquille et confortable, fermé au public, dont l'éclairage et la température peuvent être réglés, équipé d'un mobilier adéquat permettant au membre d'équipage de dormir, disposant d'une capacité suffisante pour accueillir tous les membres d'équipage simultanément présents et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons;
- 4) "hébergement approprié", aux fins d'une période de réserve à préavis court, d'un service fractionné et d'un temps de repos, une pièce individuelle pour chaque membre d'équipage, située dans un environnement calme, équipée d'un lit, suffisamment ventilée, comportant un dispositif de réglage de la température et de l'intensité de l'éclairage et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons;

- 5) "équipage de conduite renforcé", un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l'exploitation de l'aéronef, permettant à chaque membre de l'équipage de conduite de quitter son poste et d'être remplacé par un autre membre de l'équipage de conduite ayant la qualification appropriée, en vue de prendre un temps de repos en vol;
- 6) "pause", une période inférieure à un temps de repos, durant un temps de service de vol, exempte de tout service et comptée comme temps de service;
- 7) "présentation différée", le report, par l'exploitant, d'un TSV programmé avant qu'un membre d'équipage n'ait quitté son lieu de repos;
- 8) "horaire perturbateur", un tableau de service d'un membre d'équipage empêchant ce dernier de dormir durant la phase de sommeil optimale du fait qu'il comporte un TSV ou une combinaison de TSV commençant, se terminant ou empiétant sur toute partie du jour ou de la nuit de l'endroit auquel le membre d'équipage est acclimaté. Un horaire peut être perturbateur s'il débute tôt, se termine tard ou s'il implique un service de nuit:
 - a) un horaire perturbateur de "type matinal" désigne:
 - i) dans le cas d'un "service qui débute tôt", une période de service commençant entre 5 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté et;
 - ii) dans le cas d'un "service qui se termine tard", une période de service se terminant entre 23 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté;
 - b) un horaire perturbateur de "type tardif" désigne:
 - i) dans le cas d'un "service qui débute tôt", une période de service commençant entre 5 h 00 et 6 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté et;
 - ii) dans le cas d'un "service qui se termine tard", une période de service se terminant entre 0 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté;
- 9) "service de nuit", une période de service empiétant sur la période comprise entre 2 h 00 et 4 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté;
- 10) "service", toute tâche réalisée par un membre d'équipage pour le compte de l'exploitant, y compris le service de vol, les tâches administratives, le fait de donner ou de suivre une formation, de réaliser ou de subir un contrôle, la mise en place et certaines périodes de réserve à préavis court;
- 11) "période de service", une période qui commence lorsqu'un exploitant demande à un membre d'équipage de se présenter en vue d'un service ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches, y compris le service postérieur au vol;
- 12) "temps de service de vol" (TSV), une période qui commence lorsqu'un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un service, qui comprend une étape ou une série d'étapes, et se termine à la fin de la dernière étape pour laquelle le membre d'équipage est en service, lorsque l'aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés;
- 13) "temps de vol", pour les avions et les motoplans, le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés;
- 14) "base d'affectation", le lieu, assigné par l'exploitant au membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage;
- 15) "jour local", une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale;

- 16) "nuit locale", une période de 8 heures comprise entre 22 h 00 et 8 h 00, heure locale;
- 17) "membre d'équipage en service", un membre d'équipage qui accomplit des services dans un aéronef au cours d'une étape;
- 18) "mise en place", le transport, d'un lieu à un autre, sur instruction de l'exploitant, d'un membre d'équipage qui n'est pas en service, à l'exclusion:
 - du temps de trajet entre un lieu de repos privé et le lieu de présentation désigné à la base d'affectation et inversement, et
 - du temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement;
- 19) "espace de repos", une couchette ou un siège avec support pour les jambes et les pieds, permettant à un membre d'équipage de dormir à bord d'un aéronef;
- 20) "réserve à préavis long", une période pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un TSV, une mise en place ou tout autre service, notifié au moins 10 heures à l'avance;
- 21) "temps de repos", une période continue, ininterrompue et définie, suivant ou précédant un service, pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve;
- 22) "rotation", un service ou une série de services comprenant au moins un service de vol et des temps de repos hors de la base d'affectation, commençant à la base d'affectation et se terminant au retour à la base d'affectation pour un temps de repos, où l'exploitant n'est plus tenu de mettre un hébergement à la disposition du membre d'équipage;
- 23) "jour isolé libre de service", à des fins de conformité avec la directive 2000/79/CE du Conseil (*), un temps libre de tout service ou de réserve consistant en un jour et deux nuits locales, notifié à l'avance. Un temps de repos peut être inclus dans le jour isolé libre de service;
- 24) "étape", la partie d'un TSV comprise entre le moment où l'aéronef quitte son premier emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné;
- 25) "réserve à préavis court", une période définie et préalablement notifiée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu'un temps de repos intervienne;
- 26) "réserve à préavis court à l'aéroport", une période de réserve à préavis court effectuée à l'aéroport;
- 27) "autre forme de réserve à préavis court", une période de réserve à préavis court au domicile du membre d'équipage ou dans un hébergement approprié;
- 28) "phase basse du rythme circadien", la période comprise entre 2 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

ORO.FTL.110 Responsabilités des exploitants

L'exploitant:

- a) diffuse les tableaux de service suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié;
- b) veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance;
- c) prévoit des heures de présentation qui laissent suffisamment de temps pour la réalisation des tâches au sol;
- d) évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux;
- e) programme les temps de service de manière à éviter des pratiques entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis, telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit;

(*) JO L 302 du 1.12.2000, p. 57.

- f) se conforme aux dispositions relatives aux horaires perturbateurs conformément au point ARO.OPS.230;
- g) prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante;
- h) planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d'équipage suffisamment à l'avance;
- i) planifie les services de vol de manière que ceux-ci puissent être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol, de l'étape et des temps d'escale;
- j) modifie l'horaire et/ou la constitution des équipages si la durée réelle des opérations dépasse le temps de service de vol maximal sur plus de 33 % des services de vol réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

ORO.FTL.115 Responsabilités des membres d'équipage

Les membres d'équipage:

- a) se conforment aux dispositions du point CAT.GEN.MPA.100 b) de l'annexe IV (partie CAT); et
- b) utilisent au mieux les possibilités et les espaces mis à leur disposition pour leur repos et organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient.

ORO.FTL.120 Gestion des risques liés à la fatigue (GRF)

- a) Lorsque la gestion des risques liés à la fatigue est exigée par la présente sous-partie ou par des spécifications de certification applicables, l'exploitant établit, met en œuvre et tient à jour une GRF en tant que partie intégrante de son système de gestion. La GRF doit permettre d'assurer la conformité avec les exigences essentielles de l'annexe IV, points 7.f, 7.g et 8.f, du règlement (CE) n° 216/2008. La GRF est décrite dans le manuel d'exploitation.
- b) La GRF établie, mise en œuvre et tenue à jour prévoit une amélioration continue de ses performances globales et comprend les éléments suivants:
 - 1) une description de la philosophie et des principes de l'exploitant en ce qui concerne la GRF, qui constitue la politique de gestion des risques liés à la fatigue;
 - 2) une documentation relative aux processus de GRF, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de cette documentation;
 - 3) des principes et des connaissances scientifiques;
 - 4) un processus d'identification des dangers et d'évaluation des risques permettant de gérer en continu le ou les risques opérationnels encourus par l'exploitant résultant de la fatigue d'un membre d'équipage;
 - 5) un processus d'atténuation des risques prévoyant des actions correctives à mettre en œuvre sans délai, qui sont nécessaires en vue d'atténuer efficacement les risques encourus par l'exploitant résultant de la fatigue d'un membre d'équipage et visant à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l'atténuation desdits risques que ces actions ont permis d'obtenir;
 - 6) des processus d'assurance de la sécurité de la GRF;
 - 7) des processus de promotion de la GRF.
- c) La GRF correspond au régime de spécification de temps de vol, à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés inhérents à ces activités et au régime de spécification de temps de vol.
- d) L'exploitant met en place des actions d'atténuation lorsque le processus d'assurance de la sécurité de la GRF montre que le niveau de sécurité requis n'est pas préservé.

ORO.FTL.125 Régimes de spécification de temps de vol

- a) Les exploitants mettent en place, appliquent et tiennent à jour des régimes de spécification de temps de vol qui sont appropriés aux types d'activités exercées et conformes au règlement (CE) n° 216/2008, à la présente sous-partie et aux autres dispositions législatives applicables, y compris la directive 2000/79/CE.

- b) Avant leur mise en œuvre, les régimes de spécification de temps de vol, y compris toute GRF, le cas échéant, sont approuvés par l'autorité compétente.
- c) Pour démontrer la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et la présente sous-partie, l'exploitant applique les spécifications de certification applicables adoptées par l'Agence. Si l'exploitant souhaite s'écarter des spécifications de certification conformément à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, il fournit alors à l'autorité compétente une description complète du régime envisagé s'écarter desdites spécifications avant de le mettre en œuvre. La description inclut toute révision de manuels ou des procédures qui pourrait s'avérer pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant que les exigences du règlement (CE) n° 216/2008 et de la présente sous-partie sont satisfaites.
- d) Aux fins du point ARO.OPS.235 d), dans les deux ans à compter de la mise en œuvre d'un écart ou d'une dérogation, l'exploitant rassemble des données concernant l'écart ou la dérogation accordé et analyse ces données en utilisant des principes scientifiques afin d'évaluer les effets de l'écart ou de la dérogation sur l'état de fatigue du personnel navigant. Cette analyse est communiquée sous la forme d'un rapport à l'autorité compétente.

SECTION 2

Exploitants de transport aérien commercial**ORO.FTL.200 Base d'affectation**

L'exploitant assigne une base d'affectation à chaque membre d'équipage.

ORO.FTL.205 Temps de service de vol (TSV)

- a) L'exploitant:
- 1) définit des heures de présentation appropriées pour chaque opération individuelle en prenant en compte le point ORO.FTL.110 c);
 - 2) établit des procédures spécifiant la manière dont le commandant de bord, dans des circonstances spéciales pouvant entraîner une fatigue importante, et après avoir consulté les membres d'équipage concernés, réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.
- b) TSV quotidien maximal de base
- 1) Le TSV quotidien maximal sans prolongation pour les membres d'équipage acclimatés doit être conforme au tableau suivant:

Tableau 2

TSV quotidien maximal — membres d'équipage acclimatés

Début du TSV à l'heure de référence	1 à 2 étapes	3 étapes	4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes	9 étapes	10 étapes
06:00–13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30–13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00–14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30–14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00–15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30–15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00–16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30–16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00–04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00–05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15–05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30–05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45–05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) Le TSV quotidien maximal, lorsque l'état d'acclimatation des membres d'équipage est inconnu, doit être conforme au tableau suivant:

Tableau 3

Membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu

TSV quotidien maximal en fonction du nombre d'étapes						
1 à 2 étapes	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Le TSV quotidien maximal, lorsque l'état d'acclimatation des membres d'équipage est inconnu et lorsque l'exploitant a mis en œuvre une GRF, doit être conforme au tableau suivant:

Tableau 4

Membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu en cas de GRF

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous s'appliquent à condition que la GRF mise en place par l'exploitant permette de suivre en continu le maintien du niveau de sécurité requis.

TSV quotidien maximal en fonction du nombre d'étapes						
1 à 2 étapes	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) TSV avec heure de présentation différente pour l'équipage de conduite et l'équipage de cabine

Lorsque l'équipage de cabine a besoin, pour la même étape ou série d'étapes, de plus de temps que l'équipage de conduite pour le briefing avant le vol, le temps de service de vol de l'équipage de cabine peut être prolongé de la différence entre l'heure de présentation de l'équipage de cabine et celle de l'équipage de conduite. Cette différence ne dépasse pas 1 heure. Le TSV quotidien maximal pour l'équipage de cabine est calculé en fonction de l'heure de présentation de l'équipage de conduite pour son TSV, mais le TSV commence dès l'heure de présentation de l'équipage de cabine.

- d) TSV quotidien maximal avec prolongations sans repos en vol pour les membres d'équipage acclimatés

- 1) Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure au maximum, pas plus de deux fois par période de sept jours consécutifs. Dans ce cas:
 - i) le temps de repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures; ou
 - ii) le temps de repos après le vol est augmenté de quatre heures.
- 2) Lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, les repos supplémentaires accordés avant et après le vol entre les deux TSV prolongés conformément au point 1 sont consécutifs.
- 3) Les prolongations sont programmées à l'avance et limitées à un maximum:
 - i) de 5 étapes lorsque le TSV n'empiète pas sur la phase basse du rythme circadien; ou
 - ii) de 4 étapes lorsque le TSV empiète de deux heures ou moins sur la phase basse du rythme circadien; ou
 - iii) de 2 étapes lorsque le TSV empiète de plus de deux heures sur la phase basse du rythme circadien.
- 4) Une prolongation du TSV quotidien maximal de base sans repos en vol ne peut être combinée avec des prolongations résultant d'un repos en vol ou d'un service fractionné dans la même période de service.

- 5) Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les limites pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation, en prenant en compte:
- i) le nombre d'étapes; et
 - ii) l'empiètement sur la phase basse du rythme circadien.
- e) TSV quotidien maximal avec prolongations résultant d'un repos en vol

Les régimes de spécification de temps de vol précisent les conditions pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base avec repos en vol, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation, en prenant en compte:

- i) le nombre d'étapes;
 - ii) le repos en vol minimal accordé à chaque membre d'équipage;
 - iii) le type d'espaces de repos en vol; et
 - iv) le renforcement de l'équipage de conduite de base.
- f) Circonstances imprévues pendant les opérations de vol – pouvoir discrétionnaire du commandant de bord
- 1) Toute modification par le commandant de bord, en cas de circonstances imprévues, des limites des temps de service de vol, de service et de repos, au cours d'opérations de vol qui commencent à l'heure de présentation ou après celle-ci, respecte les conditions suivantes:
 - i) le TSV quotidien maximal résultant de l'application des points ORO.FTL.205 b) et e) ou ORO.FTL.220 ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l'équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le TSV maximal peut être augmenté de trois heures au plus;
 - ii) si, au cours de l'étape finale d'un TSV, la prolongation autorisée est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, le vol peut être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou un autre aérodrome; et
 - iii) le temps de repos suivant le TSV peut être réduit mais ne peut jamais être inférieur à dix heures.
 - 2) En cas de circonstances imprévues pouvant entraîner une fatigue importante, le commandant de bord réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.
 - 3) Le commandant de bord consulte tous les membres d'équipage au sujet de leur niveau de vigilance avant de décider d'appliquer les modifications visées aux points 1 et 2.
 - 4) Le commandant de bord présente à l'exploitant un rapport lorsqu'un TSV est prolongé ou qu'un temps de repos est réduit à sa discrétion.
 - 5) Lorsque la prolongation d'un TSV ou la réduction d'un temps de repos est supérieure à une heure, l'exploitant adresse à l'autorité compétente, au plus tard vingt-huit jours après l'événement, une copie du rapport, dans lequel il inclut ses observations.
 - 6) L'exploitant met en place un processus non punitif pour l'utilisation du pouvoir discrétionnaire visé par la présente disposition et le décrit dans le manuel d'exploitation.
- g) Circonstances imprévues pendant les opérations de vol – présentation différée

L'exploitant établit, dans le manuel d'exploitation, des procédures concernant la présentation différée en cas de circonstances imprévues, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation.

ORO.FTL.210 Temps de vol et temps de service

- a) Le total des temps de service qui peuvent être assignés à un membre d'équipage ne dépasse pas:
- 1) 60 heures de service par période de 7 jours consécutifs;
 - 2) 110 heures de service par période de 14 jours consécutifs; et
 - 3) 190 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période.
- b) Le total des temps de vol pour les étapes assignées à un membre d'équipage en service ne dépasse pas:
- 1) 100 heures de vol par période de 28 jours consécutifs;
 - 2) 900 heures de vol par année civile; et
 - 3) 1 000 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs.
- c) Le service après le vol est inclus dans le temps de service. L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, la durée minimale des services après le vol.

ORO.FTL.215 Mise en place

Si l'exploitant procède à la mise en place d'un membre d'équipage, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) la mise en place qui suit la présentation mais précède le service est incluse dans le TSV mais n'est pas considérée comme une étape;
- b) tout le temps consacré à la mise en place est considéré comme temps de service.

ORO.FTL.220 Service fractionné

La prolongation du TSV quotidien maximal de base en raison d'un temps de pause au sol est soumise aux conditions ci-après:

- a) les régimes de spécification de temps de vol indiquent, pour le service fractionné, les éléments suivants, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation:
 - 1) la durée minimale d'une pause au sol; et
 - 2) la possibilité d'augmenter le TSV prescrit conformément au point ORO.FTL.205 b), en prenant en compte la durée de la pause au sol, l'espace de repos mis à la disposition du membre d'équipage ainsi que d'autres facteurs pertinents;
- b) la pause au sol est incluse dans son intégralité dans le TSV;
- c) un service fractionné ne peut faire suite à un temps de repos réduit.

ORO.FTL.225 Réserve à préavis court et services à l'aéroport

Si l'exploitant affecte des membres d'équipage à une réserve à préavis court ou à un service à l'aéroport, les conditions ci-après s'appliquent, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation:

- a) la réserve à préavis court et tout service à l'aéroport sont inscrits au tableau de service, et l'heure à laquelle la réserve débute et se termine est définie et notifiée à l'avance aux membres d'équipage concernés afin de leur permettre de prévoir un repos approprié.
- b) un membre d'équipage est considéré comme étant en réserve à préavis court à l'aéroport depuis sa présentation au point de présentation jusqu'à la fin de la période notifiée de cette réserve à l'aéroport;
- c) la réserve à préavis court à l'aéroport est intégralement comptabilisée comme temps de service aux fins des points ORO.FTL.210 et ORO.FTL.235;
- d) tout service à l'aéroport est intégralement comptabilisé dans le temps de service, et le TSV est comptabilisé dans son intégralité dès la présentation du membre d'équipage pour le service à l'aéroport;

- e) l'exploitant met un hébergement à la disposition du membre d'équipage en réserve à préavis court à l'aéroport;
- f) les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants:
- 1) la durée maximale de la réserve à préavis court;
 - 2) l'effet du temps passé en réserve à préavis court sur le TSV maximal qui peut être assigné, en tenant compte de l'espace de repos mis à la disposition du membre d'équipage et d'autres facteurs pertinents, tels que:
 - la nécessité pour le membre d'équipage d'être immédiatement disponible,
 - l'interférence de la réserve à préavis court avec le sommeil, et
 - un préavis suffisamment long préserve la possibilité de dormir entre le moment de l'appel en vue d'effectuer un service et le TSV attribué;
 - 3) le temps de repos minimal suivant une réserve à préavis court qui ne conduit pas à l'attribution d'un TSV;
 - 4) les modalités selon lesquelles le temps consacré à la réserve à préavis court hors de l'aéroport est comptabilisé aux fins du cumul des heures de service.

ORO.FTL.230 Réserve a préavis long

Si l'exploitant affecte des membres d'équipage à une réserve à préavis long, les conditions ci-après s'appliquent, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation:

- a) la réserve à préavis long figure dans le tableau de service;
- b) les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants:
- 1) la durée maximale de toute période de réserve individuelle à préavis long,
 - 2) le nombre de jours de réserve à préavis long consécutifs pouvant être attribués à un membre d'équipage.

ORO.FTL.235 Temps de repos

- a) Temps de repos minimal à la base d'affectation.

- 1) Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant à la base d'affectation doit correspondre à une durée au moins équivalente à la période de service précédente ou à 12 heures, la durée la plus longue étant retenue.
- 2) Par dérogation au point 1, le repos minimum prévu au point b) s'applique si l'exploitant fournit un hébergement approprié au membre d'équipage à sa base d'affectation.

- b) Temps de repos minimal en dehors de la base d'affectation.

Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant en dehors de la base d'affectation est au moins égal à la période de service précédente ou à 10 heures, la durée la plus longue étant retenue. Cette période inclut une période de 8 heures pendant laquelle le membre d'équipage peut dormir en plus du temps nécessaire aux déplacements et à d'autres besoins physiologiques.

- c) Temps de repos réduit

Par dérogation aux points a) et b), les régimes de spécification de temps de vol peuvent réduire les temps de repos minimaux, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation, en prenant en compte les éléments suivants:

- 1) le temps minimal de repos réduit;
- 2) l'augmentation du temps de repos suivant; et
- 3) la réduction du TSV suivant le repos réduit.

d) Temps de repos de récupération prolongés récurrents

Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les temps de repos de récupération prolongés récurrents permettant de compenser la fatigue accumulée. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent minimal est de 36 heures, comprenant deux nuits locales, et, en aucun cas, il ne s'écoule plus de 168 heures entre la fin d'un temps de repos de récupération prolongé récurrent et le début du suivant. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent est porté à deux jours locaux deux fois par mois.

e) Les régimes de spécification de temps de vol indiquent des temps de repos supplémentaires conformément aux spécifications de certification applicables en vue de compenser:

- 1) les effets du décalage horaire et des prolongations du TSV;
- 2) une fatigue accumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs; et
- 3) un changement de base d'affectation.

ORO.FTL.240 Alimentation

- a) Au cours d'un TSV, tout membre d'équipage a la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer pour éviter une baisse de ses performances, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.
- b) L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, de quelle manière l'alimentation des membres d'équipage est assurée durant le TSV.

ORO.FTL.245 Relevés de la base d'affectation, des temps de vol, des temps de service et des temps de repos

a) L'exploitant conserve durant 24 mois:

- 1) les relevés individuels des membres d'équipage mentionnant:
 - i) les temps de vol;
 - ii) le début, la durée et la fin de chaque période de service et de chaque temps de service de vol;
 - iii) les temps de repos et les jours libres de tout service; et
 - iv) la base d'affectation assignée.
- 2) les relevés des temps de service de vol prolongés et des temps de repos réduits.

b) Sur demande, l'exploitant fournit des copies individuelles des relevés des temps de vol, des temps de service et de temps de repos:

- 1) au membre d'équipage concerné; et
- 2) à un autre exploitant, pour un membre d'équipage qui est ou devient membre d'équipage de cet autre exploitant.

c) Les relevés visés au point CAT.GEN.MPA.100 b) 5) relatifs aux membres d'équipage qui effectuent des services pour plusieurs exploitants sont conservés pendant 24 mois.

ORO.FTL.250 Formation à la gestion de la fatigue

- a) L'exploitant fournit aux membres d'équipage, au personnel chargé de l'élaboration et de l'actualisation du tableau de service et au personnel de direction concerné une formation initiale et continue à la gestion de la fatigue.
- b) Cette formation suit un programme établi par l'exploitant et décrit dans le manuel d'exploitation. Le programme de formation porte sur les causes et les effets possibles de la fatigue, ainsi que sur les mesures de lutte contre la fatigue.»