



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, XXX
[...]^C

RÈGLEMENT (UE) N° .../... DE LA COMMISSION

du[...]

modifiant le règlement (UE) n° .../... 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

RÈGLEMENT (UE) N° .../... DE LA COMMISSION

du

modifiant le règlement (UE) n° .../... 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° .../... détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.
- (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 englobent 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 règlement (UE) n° .../... doit donc être modifié de manière à inclure des limitations des temps de vol et de service ainsi que des exigences en matière de repos.
- (4) Le règlement (UE) n° .../... prend en compte les limitations et les normes minimales déjà fixées par la directive 2000/79/CE (5). Les limitations concernant le personnel mobile de l'aviation civile fixées par cette directive doivent toujours être respectées. Les dispositions du règlement (UE) n° .../... ainsi que les autres dispositions approuvées en vertu du présent règlement ne doivent en aucun cas être élargies et, par là-même, affaiblir la protection de ce personnel. Les dispositions du présent règlement s'appliquent également sans préjudice de toute législation nationale offrant une meilleure protection sociale.
- (5) L'Agence européenne de la sécurité aérienne a préparé un projet de règles de mise en œuvre et l'a présenté à la Commission sous la forme d'un avis, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008.

⁽¹⁾ JO L 79 du 13.3.2008, p. 1.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1. À l'article 2, la définition suivante est insérée:

« "service de taxi aérien", aux fins de l'établissement des limitations du temps de vol et du temps de service, des exploitations à des fins de transport aérien commercial non régulières et à la demande, effectuées au moyen d'un avion disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) inférieure ou égale à 19.»

2. L'article 8, paragraphe 1, point a) est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Limitations du temps de vol

Les limitations des temps de vol et de service sont soumises aux dispositions suivantes:

Les transporteurs réalisant des exploitations à des fins de transport aérien commercial au moyen d'avions se conforment à la sous-partie FTL de l'annexe III. Les exploitations à des fins de transport aérien commercial suivantes ne sont pas soumises à la sous-partie FTL de l'annexe III:

services de taxi aérien au moyen d'un avion;

opérations de service médical d'urgence par avion; et

exploitations au moyen d'un avion monopilote.

Jusqu'à ce que les règles de mise en œuvre correspondantes aient été adoptées pour ces exploitations, l'article 8, paragraphe 4, et la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91, ainsi que les dérogations nationales correspondantes fondées sur des évaluations des risques en matière de sécurité effectuées par les autorités compétentes, s'appliquent.»

3. À l'annexe II, les points suivants sont ajoutés:

«ARO.OPS.230 Détermination des horaires perturbateurs

Aux fins des FTL, l'autorité compétente détermine, conformément aux définitions de «type précoce» et de «type tardif» visées au point ORO.FTL.105, lequel de ces deux types d'horaires perturbateurs est applicable 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

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.

a) 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.

- b) 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.
 - c) Les écarts ou dérogations approuvés sont soumis à une évaluation scientifique et médicale indépendante, après l'application de l'écart ou de la dérogation.
4. À l'annexe III, une nouvelle sous-partie FTL est ajoutée, conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Trois ans après leur entrée en vigueur, l'Agence procède à un examen de l'efficacité des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et de service et aux exigences en matière de repos établies dans les annexes II et III du règlement (UE) n° .../.... Cet examen est fondé sur les données opérationnelles recueillies sur une longue période après l'entrée en vigueur des dispositions, et porte au moins sur les points suivants:

1. l'incidence de services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;
2. l'incidence de services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;
3. l'incidence de services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;
4. l'incidence éventuelle d'un nombre élevé d'étapes (> 6) sur la vigilance de l'équipage; et
5. l'incidence d'horaires perturbateurs sur les limites cumulatives.

Article 3

1. Le présent règlement entre en vigueur le 20^e jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il s'applique à compter du [1 an après son entrée en vigueur].
3. Par dérogation au paragraphe 1, second alinéa, les États membres peuvent choisir de continuer d'appliquer l'article 8, paragraphe 4, et l'OPS 1.1115 de la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91, ainsi que les dérogations nationales correspondantes fondées sur des évaluations des risques en matière de sécurité effectuées par les autorités compétentes, au lieu du point ORO.FTL.210, point e), jusqu'au [2 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement].
4. Lorsqu'un État membre fait usage des dispositions du paragraphe 2, il en informe la Commission et l'Agence. Cette notification indique les motifs et la durée d'une telle dérogation et décrit le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues ainsi que 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,

Par la Commission

Membre de la Commission

ANNEXE

PARTIE ORO (EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES)

Sous-partie — 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 satisfaites par un exploitant 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, les définitions suivantes s'appliquent:

«Acclimaté»: un membre d'équipage est considéré comme étant 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 il se termine est supérieur à 2 heures, le membre d'équipage est considéré comme étant acclimaté conformément aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous pour le calcul du TSV quotidien maximal.

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.

«Logement»: aux fins d'une période de réserve et d'un service fractionné, un lieu tranquille et confortable, auquel le public n'a pas accès, avec possibilité de contrôler l'éclairage et la température, équipé du mobilier approprié permettant au membre d'équipage de dormir, ayant la capacité d'accueillir tous les membres d'équipage simultanément présents et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons.

«Service d'aéroport»: une période définie et préalablement notifiée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de se trouver à l'aéroport et d'être immédiatement disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service.

«Équipage renforcé»: un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l'exploitation de l'aéronef, au sein duquel chaque membre de l'équipage de conduite peut quitter son poste et 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.

«Pause»: une période inférieure à un temps de repos, durant un TSV, exempte de tout service, comptée comme temps de service.

«Présentation différée»: le report, par l'exploitant, d'un TSV programmé avant qu'un membre d'équipage n'ait quitté son lieu de repos.

«Horaire perturbateur»: le tableau de service d'un membre d'équipage comprenant un TSV ou une combinaison de TSV commençant, se terminant ou empiétant sur toute partie du jour ou de la nuit à laquelle le membre d'équipage est acclimaté, empêchant ce dernier de dormir durant la phase de sommeil optimale. Un horaire peut être perturbateur s'il débute tôt, se termine tard ou s'il implique un service de nuit.

a) Horaire perturbateur de «type précoce»:

- 1) 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 un membre d'équipage est acclimaté; et
- 2) 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 un membre d'équipage est acclimaté.

b) Horaire perturbateur de «type tardif»:

- 1) 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
- 2) 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.

c) «Service de nuit»: une période de service empiétant sur tout horaire compris entre 2 h 00 et 4 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

«Service»: toute tâche réalisée par un membre d'équipage pour le compte de l'exploitant, y compris un service de vol, une tâche administrative, l'administration ou la réception d'une formation et d'un contrôle, une mise en place et certaines périodes de réserve.

«Période de service»: une période qui commence lorsqu'un exploitant demande à un membre d'équipage de se présenter ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches.

«Transition de l'est vers l'ouest et de l'ouest vers l'est»: la transition, à la base d'affectation, entre une rotation traversant 6 fuseaux horaires ou plus dans une direction, et une rotation traversant 4 fuseaux horaires ou plus dans la direction opposée.

«Temps de service de vol» (TSV): une période qui commence lorsqu'un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un service, qui peut comprendre un vol ou une série de vols, et se termine à la fin du dernier vol au cours duquel le membre d'équipage est en service, lorsque l'aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés.

«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.

«Base d'affectation»: le lieu désigné par l'exploitant pour le 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.

«Jour local»: une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale.

«Nuit locale»: une période de 8 heures comprise entre 22 h 00 et 8 h 00, heure locale.

«Membre d'équipage en service»: un membre d'équipage qui accomplit ses tâches dans un aéronef au cours d'un vol.

«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 le domicile et le lieu désigné à la base d'affectation et vice versa, ainsi que le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

«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.

«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.

«Réserve»: une période définie pendant laquelle l'exploitant demande à l'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou un autre service, avec un préavis d'au moins 10 heures avant le début du service assigné.

«Temps de repos»: une période continue, ininterrompue et définie, suivant et/ou précédant un service, pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve.

«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, l'exploitant n'étant plus tenu de mettre un logement à la disposition du membre d'équipage.

«Jour isolé sans service»: aux fins de conformité avec la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000, un temps sans service consistant en un jour isolé et deux nuits locales, et pouvant inclure un temps de repos.

«Étape»: 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.

«Réserve»: 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, pouvant être:

- a) une réserve à l'aéroport, c'est-à-dire une disponibilité dans l'enceinte de l'aéroport, pouvant conduire à une affectation à un service;
- b) une autre forme de réserve, c'est-à-dire une disponibilité au domicile du membre d'équipage ou dans un logement approprié, pouvant conduire à une affectation à un service.

«Logement approprié»: aux fins d'une réserve, d'un service fractionné et d'un repos minimal, une pièce individuelle réservée à chaque membre d'équipage, située dans un environnement calme, disposant des aménagements appropriés, équipée d'un lit, d'une ventilation suffisante, d'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.

«Opérations très long-courriers»: des vols long-courriers d'une durée de vol prévue supérieure à 16 heures ou un temps de service de vol supérieur à 18 heures.

«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

Compte tenu du type d'exploitation, 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) indique des heures de présentation qui prévoient 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 telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit, entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis;
- f) applique le type d'horaire perturbateur tel que défini au point ARO.OPS.230, si ce type d'horaire ne peut être évité;

- g) veille à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre aux membres d'équipage de récupérer des effets des temps de services précédents et d'être suffisamment reposés au début du temps de service de vol suivant;
- h) planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d'équipage suffisamment à l'avance;
- i) veille à ce que les vols soient planifiés de manière à pouvoir être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol et des temps de vol et de rotation;
- 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 vols 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 de l'annexe IV (Partie CAT); et
- b) utilisent au mieux les possibilités et les installations mises 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 maintient à jour une GRF comme partie intégrante de son système de gestion. La GRF veille à la conformité avec les exigences essentielles 7.f., 7.g. et 8.f. de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. La GRF est décrite dans le manuel d'exploitation.
- b) La GRF établie, mise en œuvre et maintenue à jour comprend:
 - 1) une description de l'ensemble des conceptions 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 continu d'identification des dangers et d'évaluation des risques résultant de la fatigue d'un membre d'équipage, permettant de gérer les risques opérationnels encourus par l'exploitant;
 - 5) un processus d'atténuation des risques prévoyant des actions correctives à mettre en œuvre sans délai, nécessaires en vue d'atténuer efficacement les risques

résultant de la fatigue d'un membre d'équipage encourus par l'exploitant, et visant à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l'atténuation de ces risques obtenue par ces actions;

- 6) et correspond au système de tableau de service ou au régime de spécification de temps de vol utilisé par l'exploitant;
 - 7) garantit l'amélioration continue des performances générales de la GRF;
 - 8) des processus d'assurance de la sécurité de la GRF;
 - 9) des processus de promotion de la GRF.
- c) La GRF correspond 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 qui sont inhérents à ces activités et le 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) Sans préjudice de la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, les exploitants établissent, mettent en œuvre et maintiennent à jour des régimes de spécification de temps de vol appropriés au type d'exploitation concerné et conformes au règlement (CE) n° 216/2008 et à la présente sous-partie.
- b) Avant leur mise en œuvre, les régimes de spécification de temps de vol 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. Lorsqu'un exploitant souhaite s'écarter des spécifications de certification adoptées par l'Agence, conformément à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, il fournit à l'autorité compétente, avant sa mise en œuvre, une description complète de l'autre régime envisagé. La description inclut toute révision des 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.

SECTION 2

Exploitants de transport aérien commercial

ORO.FTL.200 Base d'affectation

L'exploitant désigne une base d'affectation pour 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, point 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 en cours et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.
- b) Temps de service de vol quotidien maximal de base.
 - 1) Le TSV quotidien maximal sans prolongation pour les membres d'équipage acclimatés est conforme au tableau suivant:

Tableau 1: TSV quotidien maximal — Membres d'équipage acclimatés

Début du TSV	1 à 2 étapes	3 étapes	4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes	9 étapes	10 étapes
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) Le TSV quotidien maximal, lorsque les membres d'équipage sont dans un état d'acclimation inconnu, est conforme au tableau suivant:

i) Membres d'équipage dont l'état d'acclimation est inconnu

TSV quotidien maximal en fonction du nombre d'étapes						
1–2	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 les membres d'équipage sont dans un état d'acclimation inconnu et lorsque l'exploitant a mis en œuvre une GRF, est conforme au tableau suivant:

ii) Membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu sous GRF

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous s'appliquent à condition que la GRF mise en place par l'exploitant surveille de manière continue que le niveau de sécurité requis est maintenu.

TSV quotidien maximal en fonction du nombre d'étapes						
1-2	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 pour l'équipage de cabine.

Lorsque l'équipage de cabine a besoin de plus de temps que l'équipage de conduite pour le briefing avant le vol, pour le même vol ou la même série de vols, 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. La différence ne dépasse pas 60 minutes. 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.

- 1) Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure au maximum, deux fois tout au plus 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) Les prolongations sont programmées à l'avance et limitées à un maximum de:
 - i) 5 étapes lorsque le TSV n'empiète pas sur la phase basse du rythme circadien; ou
 - ii) 4 étapes lorsque le TSV empiète de deux heures ou moins sur la phase basse du rythme circadien; ou
 - iii) 2 étapes lorsque le TSV empiète de plus de deux heures sur la phase basse du rythme circadien.
- 3) Une prolongation du TSV quotidien maximal de base sans repos en vol n'est pas combinée avec des prolongations résultant d'un repos en vol ou d'un service fractionné dans la même période de service.

- 4) Lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, le repos supplémentaire accordé avant et après le vol entre les deux TSV prolongés est consécutif.
- 5) Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les limites de 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.
 - 1) Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les conditions de 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'installations 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 de l'opération de vol qui commence à l'heure de présentation ou après celle-ci, respecte les conditions suivantes:
 - i) le TSV quotidien maximal de base résultant de l'application des points b), 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, des circonstances imprévues surviennent après le décollage, entraînant un dépassement de la prolongation autorisée, le vol peut être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou une autre destination; et
 - iii) le temps de repos suivant un TSV peut être réduit mais ne doit jamais être inférieur à dix heures.

- 2) Dans des 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 ces modifications.
 - 4) L'exploitant demande au commandant de bord de lui soumettre 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, une copie du rapport, dans lequel l'exploitant inclut ses observations, est adressée à l'autorité compétente au plus tard 28 jours après l'événement.
 - 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, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation.

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

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

ORO.FTL.215 Mise en place

Si l'exploitant procède à la mise en place de membres 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

- 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) par dérogation au point b) du point ORO.FTL.205, la possibilité d'augmenter le TSV 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 et service d'aéroport

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

- a) La réserve et le service d'aéroport sont inscrits au tableau de service, 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) Le service d'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 d'aéroport.
- c) L'exploitant met un logement à la disposition du membre d'équipage de réserve à l'aéroport.
- d) Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants:
 - 1) la durée maximale de la réserve;
 - 2) l'incidence de la réserve sur le TSV maximal pouvant être attribué, en prenant en compte l'espace de repos mis à la disposition du membre d'équipage, ainsi que d'autres facteurs pertinents tels que la nécessité pour le membre d'équipage d'être immédiatement disponible, l'interférence de la réserve avec le sommeil et/ou une

notification suffisamment à l'avance pour permettre le sommeil entre l'affectation du service et le TSV attribué;

- 3) le temps de repos minimal suivant une réserve qui ne conduit pas à une attribution de TSV; et
- 4) les modalités selon lesquelles le temps consacré à la réserve est comptabilisé aux fins du cumul des heures de service.

ORO.FTL.230 Réserve

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

- a) La réserve est inscrite au 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;
 - 2) le nombre de jours de réserve consécutifs pouvant être affectés à un membre d'équipage.

ORO.FTL.235 Temps de repos

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

Le temps de repos minimal accordé avant un TSV commençant à la base d'affectation:

- 1) est au moins aussi long que la période de service précédente, ou est de 12 heures, le temps le plus long prévalant; ou
 - 2) est en conformité avec le point b) si l'exploitant met un logement approprié à la disposition du membre d'équipage.
- 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 aussi long que la période de service précédente, ou est de 10 heures, le temps le plus long prévalant. Cette période inclut un temps de sommeil de 8 heures 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:

- 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, de sorte qu'il ne s'écoule jamais 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 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) Un membre d'équipage a la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer durant le TSV, de manière à ce que ses performances ne soient aucunement affectées, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.
- b) L'exploitant indique dans son manuel d'exploitation de quelle manière l'alimentation du membre d'équipage est assurée durant le TSV.

ORO.FTL.245 Relevés des temps de vol, de service et 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 sans aucun service; et
 - iv) la base d'affectation désignée.
 - 2) Relevés des temps de service de vol prolongés et des temps de repos réduits.
- b) Sur demande, l'exploitant fournit des copies de ces relevés:
 - 1) au membre d'équipage concerné; et
 - 2) à un autre exploitant, pour un membre d'équipage qui est ou devient un membre d'équipage de l'exploitant en question.

- c) Les relevés visés au point b) 5) du point CAT.GEN.MPA.100 relatif aux membres d'équipage qui exercent des fonctions 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 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.