

## Annexe à l'arrêté du 2011

modifiant l'annexe à l'arrêté du 28 juin 2011 (« OPS 1T ») relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint Pierre et Miquelon, en Polynésie Française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna

OPS 1.1090

### Objectif et champ d'application

1. L'exploitant établit pour les membres d'équipage des arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos.
2. L'exploitant s'assure que pour tous ses vols:
  - 2.1. Les arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos sont conformes à la fois:
    - a) aux dispositions de la présente sous-partie; et
    - b) à toute autre disposition appliquée par l'autorité conformément aux dispositions de la présente sous-partie pour assurer la sécurité;
  - 2.2. Les vols sont 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 aux temps de vol et de rotation;
  - 2.3. Les tableaux de service sont élaborés et diffusés suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié.
3. Responsabilités de l'exploitant
  - 3.1. L'exploitant désigne une base d'affectation pour chaque membre d'équipage.
  - 3.2. Il est attendu de l'exploitant qu'il évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et qu'il tienne dûment compte des effets cumulatifs de service longs entrecoupés d'un repos minimal.
  - 3.3. L'exploitant programme les temps de service de manière à éviter des pratiques indésirables comme celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ou une mise en place des membres d'équipage, ce qui entraîne des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail.
  - 3.4. L'exploitant prévoit des jours locaux sans service et en informe préalablement les membres d'équipage.
  - 3.5. L'exploitant veille à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre à l'équipage de récupérer des effets des temps de service précédents et d'être suffisamment reposé au début du temps de service de vol suivant.
  - 3.6. L'exploitant 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 toutes circonstances.
4. Responsabilités des membres d'équipage
  - 4.1. Un membre d'équipage n'exerce pas un service à bord d'un avion s'il sait qu'il est fatigué ou susceptible d'être fatigué ou s'il ne se sent pas en état et que la sécurité du vol pourrait en être affectée.
  - 4.2. Les membres d'équipage utilisent au mieux les possibilités et les installations mises à leur disposition pour leur repos et ils organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient.

OPS 1.1095

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1.1. "Équipage renforcé":

Un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l'exploitation de l'avion et 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.

- 1.2. "Temps de vol cale à cale":

Le temps écoulé entre le moment où l'avion se déplace de son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise sur la position de stationnement désignée et que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

1.3. "Pause":

Une période exempte de tout service comptée comme temps de service, étant inférieure à un temps de repos.

1.4. "Service":

Toute tâche que doit effectuer un membre d'équipage en rapport avec l'activité d'un titulaire d'un certificat de transport aérien.

1.5. "Temps de service"

Temps écoulé entre le moment où un membre d'équipage doit commencer un service à la demande d'un exploitant jusqu'au moment où il est libéré de tout service.

1.6. "Temps de service de vol (TSV)":

Toute période au cours de laquelle une personne exerce à bord d'un avion en tant que membre de son équipage. Ce temps est compté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter, à la demande d'un exploitant, pour 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 fonction.

1.7. "Base d'affectation":

Le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage.

1.8. "Jour local":

Une période de 24 heures commençant à 0 h 00, heure locale.

1.9. "Nuit locale":

Une période de 8 heures comprise entre - 20 h 00 et 6 h 00, heure locale pour les exploitants basés en Polynésie Française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna, - 22 h 00 et 8 h 00, heure locale pour les exploitants basés à Saint Pierre et Miquelon.

**Supprimé** : Une période de 8 heures comprise entre 22 h 00 et 8 h 00, heure locale.

1.10. "Un jour isolé sans service":

Un jour isolé sans service comprend deux nuits locales. Un temps de repos peut être inclus dans ce jour.

1.11. "Membre d'équipage en fonction":

Un membre d'équipage effectuant son service à bord d'un avion pendant tout ou partie d'un vol.

1.12. "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 fonction, à l'exclusion du temps de trajet. Est considéré comme "temps de trajet":

- le temps nécessaire au membre d'équipage pour se rendre de son domicile à un lieu désigné où il doit se présenter et vice versa,
- le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

1.13. "Temps de repos":

Une période ininterrompue et définie pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve à l'aéroport.

1.14. "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 sans qu'un repos intervienne entre-temps.

1.15. "Phase basse du rythme circadien":

La phase basse du rythme circadien est la période comprise entre :

- 0 h 00 et 3 h 59 pour les exploitants basés Polynésie Française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ; et

- 2h00 et 5h59 pour les exploitants basés à Saint Pierre et Miquelon.

Dans une bande de trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation. Au-delà de ces trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation pour les 48 premières heures qui suivent la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation, puis l'heure locale par la suite.

1.16. "Vol médical d'urgence":

un vol médical d'urgence est un vol dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence ou le rapatriement sanitaire, en transportant du personnel médical, des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments), ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées

**Supprimé** : La phase basse du rythme circadien est la période comprise entre 2 h 00 et 5 h 59.¶

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

#### OPS 1.1100

### Limitations de vol et de service

1.1. Heures de service cumulatives

L'exploitant veille à ce que le total des temps de service d'un membre d'équipage ne dépasse pas:

- a) 190 heures de service pour toute période de 28 jours consécutifs, étalées le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période; et
- b) 60 heures de service pour toute période de 7 jours consécutifs.

1.2. Limites du nombre total d'heures de vol cale à cale

L'exploitant veille à ce que le temps total de vol cale à cale des vols sur lesquels un membre d'équipage est affecté comme membre d'équipage en fonction ne dépasse pas:

- a) 900 heures de vol cale à cale sur une année civile;
- b) 100 heures de vol cale à cale pour toute période de 28 jours consécutifs.

#### OPS 1.1105

### Temps de service de vol (TSV) quotidien maximal

#### 1. Temps de service de vol

1.1. Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux vols médicaux d'urgence.

1.2. L'exploitant indique des heures de présentation qui prennent en compte le temps nécessaire à la réalisation de tâches au sol liées à la sécurité, comme approuvé par l'autorité.

1.3. Le TSV quotidien maximal est de 13 heures.

1.4. Ces 13 heures sont réduites de 30 minutes pour chaque étape à partir de la troisième, la réduction maximale totale étant de deux heures.

1.5. Lorsque le TSV commence dans la phase basse du rythme circadien, le temps maximal prévu aux points 1.3 et 1.4 est réduit de 100 % de la période incluse dans cette phase, jusqu'à un maximum de deux heures. Lorsque le TSV se termine dans la phase basse du rythme circadien ou l'inclut entièrement, le temps maximal de service de vol prévu aux points 1.3 et 1.4 est réduit de 50 % de la période incluse dans cette phase.

1.6. Pour les vols monopilote, en IFR ou de nuit, la somme des temps de vol cale à cale ne dépasse pas 6 heures et la durée cale à cale maximale des étapes est égale à :

- a) quatre heures si l'avion est équipé d'un pilote automatique complet en état de fonctionnement,
- b) deux heures dans les autres cas.

**Supprimé** : aux vols monopilote ni

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

## 2. Prolongations

2.1. Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure :

- le nombre maximal de prolongations est de deux dans toute période de sept jours consécutifs lorsque le TSV prolongé comporte 5 étapes au maximum ; ou

- le nombre maximal de prolongations est de une dans toute période de sept jours consécutifs lorsque le TSV prolongé comporte 7 étapes au maximum.

**Supprimé** : au maximum

2.2. Lorsqu'un TSV empiète sur la phase basse du rythme circadien jusqu'à deux heures, les prolongations sont limitées à quatre étapes.

**Supprimé** : 2.2. Les prolongations ne sont pas autorisées pour un TSV de référence de six étapes ou plus.¶

2.3. Lorsqu'un TSV empiète sur la phase basse du rythme circadien plus de deux heures, les prolongations sont limitées à deux étapes.

2.4. Lorsqu'il est prévu que le TSV fasse l'objet d'une prolongation, le repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures. Lorsque les prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, le repos avant le vol et le repos après le vol entre les deux opérations sont pris à la suite.

**Supprimé** : 2.5. Le nombre maximal de prolongations est de deux dans toute période de sept jours consécutifs.¶

2.5. Lorsqu'un TSV faisant l'objet d'une prolongation commence au cours de la période comprise entre 22 h 00 et 4 h 59, l'exploitant le limite à 11 heures et 45 minutes.

**Supprimé** : ou le repos postérieur au vol seul est augmenté de quatre heures

## 3. Fiabilité opérationnelle

3.1. Les horaires programmés doivent permettre d'accomplir les vols conformément au TSV maximal autorisé. Dans cette optique, les exploitants doivent prendre les mesures nécessaires pour modifier l'horaire ou la constitution d'équipages, au plus tard lorsque la durée réelle des opérations dépasse le TSV maximal sur plus de 33 % des vols réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

## 4. Mise en place

4.1. Tout le temps consacré à la mise en place est considéré comme temps de service.

4.2. La mise en place qui suit la présentation mais précède le vol en service est incluse dans le temps de service de vol mais n'est pas considérée comme une étape.

## 5. Temps de service de vol prolongé (service fractionné)

Un TSV comprenant une pause peut être prolongé dans les conditions suivantes :

5.1. La durée de la pause est comprise entre 3 et 10 heures en continu ;

5.2. Au moins 48h se sont écoulées depuis l'arrivée de chaque membre d'équipage dans le fuseau horaire du point de départ du service fractionné, si un précédent service de vol l'a éloigné de plus de 3 fuseaux horaires de son point de départ.

5.3. Le TSV excède le TSV quotidien maximum (défini au point 1) de moins de la moitié de la durée de la pause minorée de 30 minutes, soit :  $TSV < TSV_{max} + \frac{1}{2}(pause - 30min)$  ;

5.4. L'exploitant met à la disposition de l'équipage :

a) si la pause est comprise dans un temps d'escale cale à cale de moins de 6 heures, un lieu tranquille et confortable, auquel le public n'a pas accès ;

b) si la pause est comprise dans un temps d'escale cale à cale de 6 heures ou plus, une chambre, sauf dans le cas où la pause est prise à la base d'affectation ou en cas de circonstances exceptionnelles et ponctuelles ;

en outre lorsque la pause est prise dans l'avion au sol, l'exploitant s'assure que :

c) les conditions minimales en termes de bruit, température, luminosité et ventilation figurent dans le manuel d'exploitation ;

d) l'équipage a la possibilité de contrôler la température et la ventilation à l'intérieur de l'avion ;

e) les opérations liées à la mise en œuvre commerciale et technique de l'avion n'interfèrent pas avec le repos de l'équipage pendant la pause ; à défaut, l'extension maximale du TSV est réduite de la moitié de la durée de ces opérations ;

f) et aucun passager n'est à bord.

5.5. L'exploitant s'assure que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer pendant la pause ;

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

**Supprimé** : 5.6 L'exploitant met en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF).¶

## Repos

## 1. Repos minimal

1.1. Le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 12 heures.

1.2. Le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant en dehors de la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 10 heures; lorsque le repos minimal est pris en dehors de la base d'affectation, l'exploitant doit faire en sorte que le membre d'équipage puisse dormir 8 heures, en tenant dûment compte des déplacements et d'autres besoins physiologiques.

1.3. Compensation du décalage horaire

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

1.3.1. Repos minimal avant un temps de service de vol commençant en dehors de la base d'affectation :

A l'issue d'un service de vol qui éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires du point de départ de ce service de vol, ou s'il s'agit d'un temps de service de vol prolongé au titre du paragraphe OPS 1.1115, le repos prévu au paragraphe OPS 1.1110 point 1.2 doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 14 heures.

1.3.2. Repos minimal avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation :

a) A l'issue d'une série de services de vol, dont l'un au moins éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires ou comporte une étape de plus de 3000 miles marins (NM), le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110 point 1.1 au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 36 heures dont 2 nuits locales

b) A l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre du paragraphe OPS 1.1115, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110 point 1.1 au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 48 heures dont 2 nuits locales.

1.3.3 Pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20, les dispositions suivantes se substituent à celles du point 1.3.2, sous réserve que l'exploitant mette en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF) :

a) A l'issue d'une série de services de vol dont l'un éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation doit, de plus, être au moins égal à 10 heures majorées du décalage horaire et doit inclure une nuit locale. Lorsque ce temps de repos est inférieur à 36 heures ou ne comporte pas deux nuits locales, le prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1, doit être pris à la base d'affectation et comporter trois nuits locales.

b) A l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre du paragraphe OPS 1.1115, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation doit, de plus, être au moins égal à la plus grande des deux valeurs, 10 heures majorées du décalage horaire et 14 heures, et doit inclure une nuit locale. Lorsque ce temps de repos est inférieur à 48 heures ou ne comporte pas deux nuits locales, le prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1, doit être pris à la base d'affectation, être au moins égal à 60 heures et comporter 3 nuits locales.

1.4. Repos réduit

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

Un repos réduit, par rapport au repos minimal défini aux points 1.1 et 1.2, ne peut être accordé par l'autorité que lorsque les services de vol ne comportent pas de vols de plus de 3 heures cale à cale, et que le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de 2 fuseaux horaires de sa base d'affectation

Aux fins du présent paragraphe, on appelle « insuffisance » la différence entre le temps de repos minimal prévu au paragraphe 1.1 ou 1.2 de l'OPS 1.1110 et le temps de repos réduit programmé.

L'approbation par l'autorité est soumise au respect par l'exploitant des dispositions suivantes :

1.4.1. Le temps de repos programmé n'est pas inférieur à 7 heures 30 minutes dont au moins deux heures sont comprises dans la phase basse du rythme circadien.

1.4.2. L'exploitant ne programme pas plus de 2 repos réduits entre deux périodes de repos de 36h incluant deux nuits locales chacune.

1.4.3. Le nombre d'étapes en service effectuées avant un repos réduit est de 5 au maximum. Le nombre d'étapes en service effectuées après un repos réduit est de 3 au maximum.

1.4.4. Le TSV quotidien maximum suivant un repos réduit est raccourci de l'insuffisance.

1.4.5. Après un repos réduit et le service de vol qui s'ensuit, le temps de repos avant d'entreprendre un nouveau temps de service de vol est obligatoirement supérieur ou égal au temps de repos minimal spécifié au point 1 du paragraphe OPS 1.1110 allongé de l'insuffisance. Il inclut une nuit locale.

1.4.6. Les dispositions des paragraphes de l'OPS 1.1120 « Circonstances imprévues pendant les opérations de vol effectives - pouvoir discrétionnaire du commandant de bord » ne peuvent pas, dans le cadre du présent article, avoir pour conséquence de

réduire le temps de repos réduit en deçà de 7 h 30 effectives.

1.4.7. Repos réduit suivant un service fractionné

Outre le respect des dispositions du point 1 du présent paragraphe et des dispositions relatives au service fractionné énoncées au point 5 de l'OPS 1.1105, un TSV prolongé comportant une pause peut être suivi d'un repos réduit uniquement si :

- a) La durée de la pause dépasse 4 heures en continu ;
- b) L'équipage est en fonction sur au plus 4 étapes ;
- c) Le service de vol qui suit ne comporte qu'une seule étape.

1.4.8. Un service fractionné ne peut pas suivre immédiatement un repos réduit.

1.4.9. L'exploitant doit mettre en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF). »

1.5. Les dispositions suivantes sont applicables pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20.

Pour l'application du point 1.4. "Repos réduit", à l'issue d'un TSV prolongé conformément aux dispositions du point 5 de l'OPS 1.1105, le dispositif suivant peut être appliqué par l'exploitant comme alternatif aux dispositions du point 1.4 :

- a) Le service qui précède le repos réduit et le service qui le suit n'éloignent pas le membre d'équipage de plus de 2 fuseaux horaires de sa base d'affectation ;
- b) Le repos minimum qui suit le TSV prolongé est égal au temps de service diminué de 50 % de la durée de la pause jusqu'à 6 heures et de 75 % de la durée de la partie de la pause au-delà de 6 heures, sans toutefois pouvoir être inférieur à 10 heures ;
- c) L'exploitant ne programme pas plus de deux repos réduits entre deux périodes de repos de 36 heures incluant deux nuits locales chacune ;
- d) Après un repos réduit et le service de vol qui s'ensuit, l'insuffisance est ajoutée au temps de repos minimum avant d'entreprendre un nouveau temps de service de vol, ou au plus tard à la durée minimum du prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1.

2. Temps de repos

2.1. L'exploitant s'assure que le repos minimal accordé conformément aux dispositions ci-dessus est porté périodiquement à un temps de repos hebdomadaire de 36 heures comprenant deux nuits locales, de sorte qu'il ne s'écoule pas plus de 168 heures entre la fin d'un temps de repos hebdomadaire et le début du suivant.

2.2. Par dérogation à l'OPS 1.1095, point 1.9, la seconde de ces nuits locales peut commencer à 20 h 00 si le temps de repos hebdomadaire est d'au moins 40 heures. Toutefois l'usage de cette faculté est limité à deux fois par période de 28 jours par membre d'équipage.

#### *OPS 1.1115*

#### **Prolongation du temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol**

1. Renforcement de l'équipage de conduite

1.1. Lorsque l'exploitant met à la disposition des membres d'équipage de conduite des facilités de repos séparées du cockpit et isolées des passagers et que l'équipage de conduite est augmenté par un pilote de renfort qualifié de manière appropriée, le temps de service de vol maximum est porté à :

- a. 16 heures si la facilité de repos est constituée d'un siège inclinable et le nombre d'étapes du service de vol est au maximum de 4 ; à compter de la troisième étape il est diminué de 30 minutes par étape.
- b. 18 heures si la facilité de repos est constituée d'une couchette et le nombre d'étapes du service de vol est au maximum de 2.

1.2. Au-delà de 18 heures, le temps de service de vol ne pourra être prolongé que par autorisation spécifique de l'autorité ; des mesures d'accompagnement doivent comprendre au minimum le doublement de l'équipage de conduite complet, un nombre suffisant de couchettes et la mise en place d'un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF).

1.3. Chaque membre d'équipage de conduite doit pouvoir se reposer pendant au moins 1 heure 30 minutes en continu au cours du temps de service de vol.

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

## 2. Équipage de cabine

2.1. Lorsque l'exploitant met à la disposition des membres d'équipage de cabine des facilités de repos isolées des passagers, le temps de service de vol maximum est porté à :

a. 16 heures si la facilité de repos est constituée d'un siège inclinable et le nombre d'étapes du service de vol est au maximum de 4 ; à compter de la troisième étape il est diminué de 30 minutes par étape.

b. plus de 16 heures si la facilité de repos est constituée d'une couchette et le nombre d'étapes du service de vol est au maximum de 2.

2.2. L'exploitant définit dans son manuel d'exploitation le nombre de membres d'équipage de cabine minimum en fonctions pour chaque phase de vol.

2.3. Chaque membre d'équipage de cabine doit pouvoir se reposer pendant au moins 1 heure 30 minutes en continu au cours du temps de service de vol. La répartition entre les périodes de travail et de repos doit être programmée et spécifiée dans le manuel d'exploitation.

~~3. Pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20, les facilités de repos requises au titre des points 1.1 et 2.1 peuvent ne pas être isolées des passagers.~~

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

### *OPS 1.1120*

#### **Circonstances imprévues pendant les opérations de vol effectives pouvoir discrétionnaire du commandant de bord**

1. Compte tenu de la nécessité d'un contrôle particulier des cas visés ci-après, au cours de l'opération effective de vol, qui commence à l'heure de présentation, les limites des temps de service de vol et de service et les temps de repos prévus dans la présente sous-partie peuvent être modifiés en cas de circonstances imprévues. De telles modifications doivent être acceptables par le commandant de bord après consultation de tous les autres membres de l'équipage et, en tout état de cause, respecter les conditions suivantes:

1.1. Le TSV maximal spécifié par l'OPS 1.1105 ~~ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l'équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le temps maximal de service de vol peut être augmenté de trois heures au maximum;~~

**Supprimé** : point 1.3,

1.1.1. 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 vers un aérodrome de décollage;

1.1.2. dans de telles circonstances, le temps de repos qui succède au TSV peut être réduit, mais ne doit en aucun cas être inférieur au repos minimal défini à l'OPS 1.1110, point 1.2, ou 1.4 si l'exploitant a reçu l'approbation correspondante de l'autorité.

1.2. dans des circonstances particulières pouvant occasionner une fatigue sévère, et après consultation des membres de l'équipage concernés, le commandant de bord réduit le temps de service de vol effectif et/ou augmente le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

1.3. L'exploitant s'assure que:

1.3.1. le commandant de bord fait rapport à l'exploitant chaque fois qu'un TSV est prolongé à sa discrétion ou qu'un temps de repos est effectivement réduit; et

1.3.2. 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 doit inclure ses observations est adressée à l'autorité au plus tard 28 jours après l'événement.

### *OPS 1.1125*

#### **Réserve**

#### 1. Réserve à l'aéroport

**Commentaire** : § introduit de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié

1.1. Un membre d'équipage est de réserve à l'aéroport dès sa présentation en un lieu où il est tenu de se présenter à la demande de l'exploitant, jusqu'à la fin de la période de réserve notifiée.

1.2. La réserve à l'aéroport est intégralement comptabilisée dans les heures de service cumulatives.

1.3. Le temps de réserve maximum à l'aéroport est de 12 heures.

1.4. Lorsque la réserve à l'aéroport est immédiatement suivie d'un service de vol, le temps de réserve à l'aéroport s'ajoute à la période de service visée dans l'OPS 1.1110 aux points 1.1 et 1.2 aux fins du calcul du temps de repos minimum.

1.5. Au-delà des 6 premières heures de réserve à l'aéroport, le temps de service de vol maximal autorisé est réduit du temps de réserve effectué au-delà de 6 heures.

1.6. Lorsque la réserve à l'aéroport ne conduit pas à une affectation à un service de vol, elle doit être suivie, d'un temps de repos d'un minimum de 11 heures.

1.7. L'exploitant met à la disposition du membre d'équipage de réserve à l'aéroport un lieu tranquille et confortable, auquel le public n'a pas accès.

## 2. Autres formes de réserve

2.1 L'exploitant doit respecter les dispositions suivantes :

2.1.1. Toute activité de réserve doit être inscrite au tableau de service ou notifiée à l'avance ;

2.1.2. L'heure à laquelle la réserve commence et celle à laquelle elle se termine sont fixées et communiquées à l'avance ;

2.1.3. Toute réserve se déroulant ailleurs qu'en un lieu où le personnel navigant est tenu de se présenter est une astreinte ;

2.1.4. La durée maximale de toute astreinte est de 24 heures ;

2.1.5. Lorsque le temps de réserve consiste en une astreinte, il est sans effet sur le temps de service de vol attribué dans le cadre de la réserve ;

2.1.6. Lorsque le temps de réserve consiste en une astreinte, il est sans effet sur le décompte des heures de service cumulatives visées au paragraphe OPS 1.1100.

*OPS 1.1130*

### **Alimentation**

Un membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer de manière que ses performances ne soient aucunement affectées, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.

*OPS 1.1135*

### **Relevés des temps de service de vol, de service et de repos**

1. L'exploitant s'assure que les relevés d'un membre d'équipage mentionnent:

- a) les temps de vol cale à cale;
- b) le début, la durée et la fin de chaque temps de service ou de service de vol;
- c) les temps de repos et les jours libres sans aucun service; et qu'ils sont conservés de façon à garantir le respect des exigences prévues par la présente sous-partie; des copies de ces relevés sont mises à la disposition d'un membre d'équipage à sa demande.

2. Si les relevés que l'exploitant détient en application du point 1 ne couvrent pas la totalité de ses temps de service de vol, de service et de repos, le membre d'équipage concerné tient un relevé individuel des éléments suivants:

- a) temps de vol cale à cale;
- b) début, durée et fin de chaque temps de service ou service de vol;
- c) temps de repos et jours libres sans aucun service.

3. Avant de commencer un temps de service de vol, un membre d'équipage présente ses relevés à la demande de tout exploitant qui l'emploie.

4. Les registres sont conservés pendant au moins quinze mois à compter de la date de la dernière inscription entrant en ligne de compte, ou plus longtemps si la législation nationale l'exige.

5. En outre, l'exploitant conserve séparément tous les rapports établis par les commandants de bord concernant les temps de service de vol et les heures de vol prolongées et les réductions de temps de repos, et ce pour une durée d'au moins six mois à compter de l'événement.