

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et
de l'aménagement du territoire

NOR : [DEVA0805433A](#)

Arrêté du 25 mars 2008

pris en application du règlement (CEE) n°3922/91 modifié relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et relatif aux dispositions à prendre par l'autorité en vue de la mise en œuvre des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et aux exigences en matière de repos des équipages de la sous partie Q de son annexe III (EU-OPS)

(J.O n° 0077 du 1er avril 2008 page 5408)

Modifié par arrêté(s) du :

[13 juin 2008](#)

[9 juillet 2008](#)

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la dite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CEE) n°3922/91 modifié relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et notamment les articles 8 et 8bis ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS1) ;

Arrête :

TITRE I

Généralités

Article 1^{er} - Terminologie

Aux fins du présent arrêté, on appelle :

1. « *Sous-partie Q* » : la sous-partie Q de l'annexe III au règlement (CEE) n°3922 susvisé.
2. « *Vol médical d'urgence* » : un vol dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence ou le rapatriement sanitaire, en transportant :
 - (i) du personnel médical,
 - (ii) ou des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments),
 - (iii) ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.

TITRE II

Dispositions applicables pour la mise en œuvre de la sous-partie Q

Article 2

Pour l'application de la disposition relative aux « vols monopilote » du point 1.1 du paragraphe OPS 1.1105 « *Temps de service de vol (TSV) quotidien maximum* », les dispositions suivantes s'appliquent :

1. Pour les exploitations en monopilote :
 - 1.1. les dispositions de l'OPS 1.1105 s'appliquent, à l'exception des points 1.1 et 3.
 - 1.2. de plus 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 bon état de fonctionnement,
 - b) deux heures dans les autres cas.

Article 3

Pour l'application du point 6 « *Temps de service de vol prolongé (service fractionné)* » du paragraphe OPS 1.1105, les dispositions suivantes s'appliquent :

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

- (a) la durée de la pause est comprise entre 3 et 10 heures en continu ;
- (b) 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.
- (c) le TSV excède le TSV quotidien maximum de moins de la moitié de la durée de la pause minorée de 30 minutes, soit : $TSV_{SF} < TSV_{max} + \frac{1}{2}(pause - 30min)$;
- (d) l'exploitant met à la disposition de l'équipage :
 - (i) 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 ;
 - (ii) si la pause est comprise dans un temps d'escale cale à cale de 6 heures ou plus, une chambre, sauf circonstances exceptionnelles et ponctuelles ;en outre lorsque la pause est prise dans l'avion au sol, l'exploitant s'assure que :
 - (iii) les conditions minimales en termes de bruit, température, luminosité et ventilation figurent dans le manuel d'exploitation ;

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

(v) 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 ;

(vi) et aucun passager n'est à bord.

(e) l'exploitant s'assure que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer pendant la pause ;

(f) l'exploitant met en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF).

Article 4

Pour l'application du point 1.3 « *Compensation du décalage horaire* » du paragraphe OPS 1.1110, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) 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.

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

(i) A l'issue d'une série de services de vol, dont l'un au moins comporte une étape de plus de 3000 milles marins (NM) ou 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 ne doit pas être inférieur à 36 heures dont 2 nuits locales

(ii) 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.

Article 5

Pour l'application du point 1.4.1 « *Repos réduit* » du paragraphe OPS 1.1110, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) Un repos réduit 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

- le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de 2 fuseaux horaires de sa base d'affectation

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

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

1. *Repos réduit*

1.1 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.

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

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

1.5 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 1 du paragraphe OPS 1.1110 allongé de l'insuffisance. Il inclut une nuit locale.

1.6 Lorsque le repos est pris à la base d'affectation, il ne peut être réduit.

1.7 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.

1.8 L'exploitant s'assure que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer conformément aux dispositions de l'OPS 1.1130.

2. *Repos réduit suivant un service fractionné*

2.1 Outre le respect des dispositions du point 1 et des dispositions relatives au service fractionné énoncées à l'article 3 du présent arrêté, un TSV prolongé comportant une pause peut être suivi d'un repos réduit uniquement si :

(i) la durée de la pause dépasse 4 heures en continu ;

(ii) l'équipage est en fonction sur au plus 4 étapes ;

(iii) le service de vol qui suit ne comporte qu'une seule étape.

3. Dans les deux cas, l'exploitant doit mettre en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF). »

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

Article 6

Pour l'application du point 2.1 « *temps de repos hebdomadaire - début de la deuxième nuit locale* » du paragraphe OPS 1.1110, les dispositions suivantes s'appliquent :

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.

Article 7

Pour l'application du paragraphe OPS 1.1115 « *Prolongation du temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol* », les dispositions suivantes s'appliquent :

L'exploitant peut prolonger un temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol dans les conditions suivantes :

1.1 *Équipage de conduite* :

1.1.1. 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.

1.1.2. 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).

1.1.3. 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.

1.2. *Équipage de cabine*

1.2.1. 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.

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

1.2.3. 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.

Article 8

Pour l'application des points 1.3 et 1.4 « *réserve à l'aéroport* » du paragraphe OPS 1.1125 et pour l'application du point 1.4 « *service* » du paragraphe OPS 1.1095 « *définitions* », les dispositions suivantes s'appliquent :

- a) Toute réserve se déroulant en un lieu où le personnel navigant est tenu de se présenter est une réserve à l'aéroport ;

- b) Le temps de réserve maximum à l'aéroport est de 12 heures.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.

Article 9

Pour l'application du point 2.1 « *autres réserves* » du paragraphe OPS 1.1125 et pour l'application du point 1.4 « *service* » du paragraphe OPS 1.1095 « *définitions* », les dispositions suivantes s'appliquent :

- 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.

Article 10

Les dispositions suivantes sont applicables aux vols médicaux d'urgence :

(a) Pour l'application de la disposition relative aux « *vols médicaux d'urgence* » du point 1.1 du paragraphe OPS 1.1105 « *Temps de service de vol (TSV) quotidien maximum* », les dispositions suivantes s'appliquent :

- 1. Les dispositions de l'OPS 1.1105 s'appliquent, à l'exception des points 1.1, et des points 3 et 4, ainsi que celles de l'article 2 du présent arrêté.
- 2. Toutefois l'exploitant est autorisé à utiliser les dispositions alternatives énoncées au 2.2, sous réserve du respect des conditions figurant au 2.1 :
 - 2.1. Conditions associées à l'utilisation de dispositions spécifiques aux vols médicaux d'urgence en matière de TSV quotidien maximum :
 - (i) l'appareil est exploité en équipage à 2 ;
 - (ii) l'exploitant met en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF).
 - 2.2. Dispositions alternatives en matière de temps de service de vol quotidien maximum :

- (i) Les dispositions du point 1.2 de l'OPS 1.1105 relatives à la présentation s'appliquent.
- (ii) Le TSV quotidien maximum est de 18 heures.
- (iii) Ces 18 heures sont réduites de 30 minutes pour chaque étape à partir de la quatrième, la réduction maximale totale étant de deux heures.
- (iv) Lorsque le TSV commence dans la phase basse du rythme circadien, le temps maximum prévu aux points (ii) et (iii) 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 maximum de service de vol prévu aux points (ii) et (iii) est réduit de 50 % de la période incluse dans cette phase.
- (v) Si le TSV est supérieur à 14 heures, le repos suivant n'est pas inférieur à 24 heures et comprend au moins une nuit locale, sauf dispositions prévues au (b).
- (vi) Les dispositions des points 2.1, 2.2 et 2.5 de l'OPS 1.1105 relatives aux prolongations s'appliquent, sans que le TSV résultant puisse excéder 18 heures.
- (vii) Les dispositions du point 5 de l'OPS 1.1105 relatives à la mise en place s'appliquent.

(b) Pour l'application du point 1.4.1 « *Repos réduit* » du paragraphe OPS 1.1110, les dispositions suivantes s'appliquent :

1. L'article 5 du présent arrêté s'applique à l'exception du point (a).
2. Lorsque l'escale où a lieu le repos réduit est éloignée de la base d'affectation de plus de deux fuseaux horaires, le TSV qui suit se termine obligatoirement à la base d'affectation, sans que celle-ci puisse constituer une escale intermédiaire.
3. Lorsque l'un des deux TSV qui encadre le repos réduit dépasse 14 heures, les dispositions suivantes s'appliquent :
 - 3.1. le temps de repos programmé ne peut être réduit à moins de 10 heures ;
 - 3.2. par exception aux dispositions du 1.3. de l'article 5, le nombre d'étapes en service effectuées après un tel repos réduit est de 4 au maximum ;
 - 3.3. le repos suivant est conforme au 1.5 de l'article 5, est au moins égal à 24 heures et comprend au moins une nuit locale ;
 - 3.4. le point 1.4 de l'article 5 peut ne pas être appliqué, à condition que les insuffisances engendrées par les repos réduits pour lesquels le 1.4 n'est pas appliqué soient ajoutées à la durée minimum du prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110 point 2.1 ;
 - 3.5. 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 (b)(3) du présent article, avoir pour conséquence de réduire le temps de repos réduit en deçà de 10 heures effectives.
4. Lorsque les circonstances l'exigent, le repos réduit peut ne pas inclure deux heures dans la phase basse du rythme circadien. L'exploitant doit alors en faire un rapport à l'autorité.

(c) Pour l'application du paragraphe OPS 1.1120 « *Circonstances imprévues pendant les opérations de vol effectives - pouvoir discrétionnaire du commandant de bord* », la disposition suivante se substitue à celle du point 1.1 :

1. le TSV maximum spécifié par le (a) du présent article ne peut être augmenté de plus de deux heures.

Article 11

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, lorsqu'elle ne relève pas par ailleurs de l'article 10 du présent arrêté :

(a) Pour l'application du point 1.4.1 « *Repos réduit* » du paragraphe OPS 1.1110, à l'issue d'un TSV prolongé conformément aux dispositions de l'article 3 du présent arrêté, le dispositif suivant peut être appliqué par l'exploitant comme alternative aux dispositions de l'article 5 du présent arrêté :

1. 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
2. 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.
3. Aux fins du présent article, on appelle « insuffisance » la différence entre le temps de repos minimal prévu au paragraphe 1 de l'OPS 1.1110 et le temps de repos programmé.
4. L'exploitant ne programme pas plus de 2 repos réduits entre deux périodes de repos de 36h incluant deux nuits locales chacune.
5. 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.

(b) Pour l'application du paragraphe OPS 1.1115 « *Prolongation du temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol* », les facilités de repos requises au titre de l'article 7 du présent arrêté peuvent ne pas être isolées des passagers.

(c) Pour l'application du point 1.3 « *Compensation du décalage horaire* » du paragraphe OPS 1.1110, les dispositions suivantes se substituent à celles du (b) de l'article 4 du présent arrêté, sous réserve que l'exploitant mette en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF). :

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

- (i) 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 2 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 3 nuits locales.

(ii) 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 2 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.

Article 12

Un TSV alternant des étapes ne relevant ni de l'article 10, ni de l'article 11, et des étapes relevant de l'un ou l'autre de ces deux articles ne peut être réalisé que si la portion de TSV programmée jusqu'à la fin de chaque étape reste inférieure au TSV quotidien maximum applicable à l'activité effectuée au cours de cette étape.

Article 13

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des dérogations aux dispositions du présent arrêté en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée.

TITRE III

Dispositions finales

Article 14

L'arrêté du 2 mai 2007 modifiant l'arrêté du 12 mai 1997 susvisé est abrogé à compter du 16 juillet 2008.

Article 15

Le présent arrêté est applicable le 16 juillet 2008.

Article 16

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 mars 2008

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de l'aménagement du territoire

Pour le ministre et par délégation

Le directeur général de l'aviation civile,

Patrick GANDIL