Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1979

13.11.2026

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2026/1979 DE LA COMMISSION

du 8 septembre 2026

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 32, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([2]) établit les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes, y compris les limitations du temps de vol et de service (FTL) et les exigences en matière de repos pour les exploitants de services de transport aérien commercial (CAT) utilisant des avions pour des vols réguliers et affrétés.

(2) Lors de l'élaboration des exigences FTL pour les exploitants CAT au titre du règlement (UE) nº 965/2012, il a été décidé de traiter la question des FTL pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes à un stade ultérieur afin de permettre la collecte de preuves scientifiques sur les facteurs ayant une incidence sur la fatigue dans le cadre de ces opérations.

(3) Conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 965/2012, les FTL pour les exploitants CAT d'avions utilisés pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence (SMUA) et les exploitations monopilotes sont soumises aux exigences énoncées dans le droit national visé à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([3]) et dans la sous-partie Q de l'annexe III dudit règlement. Cette dérogation devrait rester valable jusqu'à ce que les nouvelles mesures commencent à s'appliquer conformément au présent règlement.

(4) Les exigences de la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) nº 3922/91 ont été élaborées pour des vols réguliers et affrétés en exploitation multipilote. Toutefois, elles s'appliquent également aux services de taxi aérien à la demande, aux SMUA et aux exploitations monopilotes, malgré les différences entre ces exploitations et les exploitations multipilotes, et le type d'aéronef utilisé. De même, la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) nº 3922/91 n'établit pas de temps de service de vol journalier maximal pour les exploitations monopilotes et les SMUA, et ne prévoit pas de réserve à préavis court, de repos en vol et de service fractionné. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 afin d'y inclure des FTL adéquates pour l'exploitation d'avions à des fins de transport aérien commercial pour les services de taxi aérien, les SMUA et les exploitations monopilotes.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) La nature des tâches d'un pilote dans le cadre des opérations aériennes, telles que les services de taxi aérien et les SMUA, diffère sensiblement de celle d'un pilote de vols réguliers ou affrétés, étant donné que les pilotes de services de taxi aérien et de SMUA effectuent généralement des trajets moins nombreux mais plus longs. Les activités de taxi aérien et de SMUA se déroulent sur 24 heures, elles peuvent impliquer un travail posté, des opérations de nuit, des horaires irréguliers et imprévisibles et des changements fréquents de fuseau horaire. Par conséquent, il convient d'établir un juste équilibre entre les règles prescriptives et les règles fondées sur les performances, étant donné que l'application de règles similaires conçues pour des environnements d'exploitation fondamentalement différents irait à l'encontre de l'objectif qui est de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.

(6) Des mesures d'atténuation spécifiques devraient être introduites conformément aux objectifs de protection contre les risques énoncés à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139 afin de tenir compte des réalités opérationnelles du secteur, y compris la nature des vols de taxi aérien et des vols SMUA, qui ne sont pas ouverts au grand public, ainsi que le type et l'ampleur des opérations, qui sont moins complexes et impliquent des avions moins complexes que ceux utilisés pour les vols réguliers ou affrétés. Chacune de ces mesures d'atténuation devrait être ciblée et remédier aux risques de fatigue recensés découlant de pratiques de planification, de temps de service ou de dispositions de repos particuliers.

(7) Afin de mieux tenir compte de considérations ou de pratiques opérationnelles nationales particulières, les États membres devraient être autorisés à déroger à certaines dispositions introduites par le présent règlement ou à s'écarter des spécifications de certification correspondantes en appliquant des exigences dont le niveau de sécurité est au moins équivalent aux dispositions du présent règlement. Toute dérogation au présent règlement, ou tout écart par rapport à celui-ci, doit être notifié et respecter les règles prévues à l'article 71 et à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139, qui garantissent des décisions transparentes et non discriminatoires fondées sur des critères objectifs.

(8) Afin d'assurer une transition sans heurts entre la sous-partie Q actuellement applicable de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 et les réglementations nationales des États membres, les exploitants et les autorités compétentes des États membres devraient disposer d'un délai suffisant pour mettre à jour leurs documents opérationnels, mettre en œuvre les outils logiciels appropriés et former le personnel concerné à se conformer aux nouvelles mesures. Il y a donc lieu de reporter en conséquence la date à partir de laquelle le présent règlement devrait s'appliquer.

(9) Il convient de mettre à jour les points ARO.OPS.235 de l'annexe II et ORO.FTL.125 de l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 afin de les aligner sur le règlement (UE) 2018/1139 et de supprimer les références obsolètes, sans créer d'incidences économiques, sociales ou administratives négatives pour les membres du personnel navigant, les exploitants ou les autorités compétentes. Afin d'aider les autorités nationales compétentes à mettre à jour leurs procédures d'approbation, ces points devraient s'appliquer aux vols réguliers et affrétés à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(10) Si le cadre réglementaire existant exige déjà des autorités compétentes des États membres qu'elles assurent la surveillance et le suivi des événements notifiés liés à la sécurité dans l'aviation civile, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité aérienne et d'atténuer les risques liés à la fatigue, il importe que la mise en œuvre des nouvelles règles fasse l'objet d'un suivi actif par les États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»), qui est habilitée, en vertu de l'article 85, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139, à effectuer des inspections et d'autres activités de suivi en vue de garantir l'application uniforme dudit règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

(11) Les mesures prévues par le présent règlement reposent sur l'avis 02/2026 ([4]) formulé par l'Agence conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139,

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, premier alinéa, les points 16), 17) et 18) suivants sont ajoutés:

«16) "vol de service médical d'urgence par avion (SMUA)", un vol qui est effectué avec un avion lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel et qui présente toutes les caractéristiques suivantes:

a) il a pour objet de faciliter l'assistance médicale d'urgence, en transportant un ou plusieurs des éléments suivants:

i) du personnel médical;

ii) des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments);

iii) des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées;

b) il comprend les secteurs parcourus pour positionner un avion dans le but de transporter des personnes visées au point a), i), ou a), iii), ou des fournitures médicales visées au point a), ii), ou pour ramener l'avion à la base d'exploitation SMUA;

17) "exploitation régulière", une série de vols présentant toutes les caractéristiques suivantes:

i) sur chaque vol, des sièges ou des capacités de transport de fret ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public, soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés;

ii) ils sont organisés de manière à assurer le trafic entre deux mêmes aéroports ou plus, de l'une des manières suivantes:

— selon un horaire publié,

— avec une régularité ou une fréquence telles qu'ils font partie d'une série systématique évidente;

18) "exploitation avec affrètement", un CAT non régulier effectué à la demande avec un avion ayant une MOPSC supérieure ou égale à 20.».

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

«*Article 8*

Limitations du temps de vol

1. Les opérations CAT avec des avions à des fins de vols réguliers et affrétés sont soumises aux exigences de la sous-partie FTL(A) de l'annexe III. Les opérations CAT avec des avions à des fins de service médical d'urgence ou de service de taxi aérien sont soumises aux exigences de la sous-partie FTL(B) de l'annexe III.

2. En ce qui concerne les exigences en matière de limitations du temps de vol et les exigences en matière de repos, les opérations CAT avec des hélicoptères sont conformes aux exigences de la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

3. En ce qui concerne les exigences en matière de limitations du temps de vol et les exigences en matière de repos, l'exploitation à des fins non commerciales, y compris l'exploitation spécialisée, d'avions et d'hélicoptères motorisés complexes, ainsi que l'exploitation spécialisée commerciale d'avions et d'hélicoptères, sont conformes aux exigences de la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.

4. En ce qui concerne les limitations du temps de vol, l'exploitant IAM se conforme aux exigences prévues par le droit national de l'État membre dans lequel il a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.».

3) À l'article 9 *ter*, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'Agence et les autorités compétentes des États membres contrôlent l'efficacité des dispositions concernant les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos prévues par le présent règlement.».

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 est applicable à partir du 15 octobre 2028.

Toutefois, l'annexe I et le point 4) de l'annexe II s'appliquent à partir du 3 décembre 2026.

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

Fait à Bruxelles, le 8 septembre 2026.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

À l'annexe II (partie ARO) du règlement (UE) nº 965/2012, le point ARO.OPS.235 est remplacé par le texte suivant:

«**ARO.OPS.235 Approbation des régimes individuels de spécification de temps de vol (IFTSS) des exploitants CAT d'avions**

a) L'autorité compétente approuve un régime individuel de spécification de temps de vol (IFTSS) d'un exploitant CAT d'avions si elle conclut que cet IFTSS remplit toutes les conditions suivantes:

1) il est adapté au(x) type(s) d'exploitation effectué(s);

2) il est conforme aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux règles de mise en œuvre pertinentes dudit règlement;

3) il est conforme aux spécifications de certification applicables;

4) il est conforme aux autres dispositions de droit national applicables découlant de la transposition de la directive 2000/79/CE.

b) Lorsque l'autorité compétente a l'intention d'approuver un IFTSS qui s'écarte des spécifications de certification applicables adoptées par l'Agence, elle demande d'abord l'avis de cette dernière conformément à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139. L'Agence rend son avis dans un délai de trois mois à compter de la réception de tous les documents nécessaires de la part de l'autorité compétente.

c) L'autorité compétente et l'exploitant concerné tiennent compte de l'avis de l'Agence adopté conformément à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139. Avant d'approuver l'IFTSS visé au point b), l'autorité compétente s'assure que l'exploitant a évalué et atténué les risques liés à la fatigue à un niveau acceptable.

d) Après une période d'application initiale, un IFTSS approuvé qui s'écarte des spécifications de certification applicables adoptées par l'Agence fait l'objet d'une évaluation visant à déterminer si les écarts doivent être confirmés ou modifiés. 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

L'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 est modifiée comme suit:

1) le titre de la sous-partie FTL est remplacé par le texte suivant:

«SOUS-PARTIE FTL(A):

LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS POUR LES VOLS RÉGULIERS ET AFFRÉTÉS AVEC DES AVIONS»;

2) le point ORO.FTL.100 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.FTL.100 Champ d'application**

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doivent satisfaire un exploitant aérien et ses membres d'équipage de conduite et de cabine (personnel navigant) en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour le personnel navigant affecté au transport aérien commercial (CAT) avec des avions aux fins de vols réguliers et affrétés.»;

3) le point ORO.FTL.120 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.FTL.120 Système de gestion des risques liés à la fatigue (FRMS)**

a) Lorsqu'un système de gestion des risques liés à la fatigue (FRMS) est exigé par la présente sous-partie ou par les spécifications de certification applicables, l'exploitant établit, met en œuvre et tient à jour un FRMS en tant que partie intégrante de son système de gestion. Le FRMS est décrit dans un manuel spécifique ou dans le manuel d'exploitation.

b) Le FRMS prévoit une amélioration continue de l'efficacité globale de la gestion des risques liés à la fatigue par l'exploitant et comprend tous les éléments suivants:

1) une description de tous les éléments suivants:

i) la philosophie, les principes et les responsabilités de l'exploitant à l'égard du FRMS, dénommés "politique FRMS";

ii) la participation et les responsabilités de la direction, du personnel navigant et des autres membres du personnel en ce qui concerne le FRMS;

iii) les structures spécifiques du FRMS, y compris un groupe d'action sur la sécurité en cas de fatigue (FSAG), et leurs rôles;

2) une documentation relative à tous les processus du FRMS, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel navigant et les autres membres du personnel à leurs 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 du personnel navigant;

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 du personnel navigant et visant à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l'efficacité des actions d'atténuation;

6) les processus d'assurance de la sécurité du FRMS;

7) les processus de promotion du FRMS.

c) Le FRMS correspond au régime de spécification de temps de vol propre à l'exploitant, 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.

d) L'exploitant met en place des actions d'atténuation lorsque le processus d'assurance de la sécurité du FRMS montre que le niveau de sécurité requis n'est pas préservé.»;

4) le point ORO.FTL.125 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.FTL.125 Régimes individuels de spécification de temps de vol (IFTSS) des exploitants de vols réguliers et affrétés**

a) L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un régime individuel de spécification de temps de vol (IFTSS) qui:

1) est adapté au(x) type(s) d'exploitation effectué(s);

2) est conforme aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux règles de mise en œuvre pertinentes dudit règlement;

3) est conforme aux autres dispositions législatives applicables, y compris les dispositions de droit national applicables découlant de la transposition de la directive 2000/79/CE.

b) Pour démontrer la conformité avec le point a), l'exploitant applique les spécifications de certification applicables adoptées par l'Agence.

1) À défaut, si l'exploitant a l'intention de s'écarter des spécifications de certification applicables, il soumet à l'autorité compétente, en même temps que la demande d'approbation IFTSS, un dossier de sécurité qui comprend tous les éléments suivants:

i) une description détaillée de l'écart proposé;

ii) une évaluation des risques de fatigue associés et les mesures d'atténuation correspondantes pour garantir que le risque reste à un niveau acceptable;

iii) toute modification pertinente des manuels ou des procédures.

Si l'exploitant a l'intention de s'écarter des spécifications de certification applicables, il démontre également à l'autorité compétente qu'il a dûment tenu compte de l'avis de l'Agence émis conformément à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139.

c) Avant sa mise en œuvre, l'IFTSS — y compris, le cas échéant, un FRMS ou une gestion appropriée des risques liés à la fatigue (FRM) — est approuvé par l'autorité compétente conformément au point ARO.OPS.235 de l'annexe II (partie ARO).

d) Aux fins de l'évaluation visée au point ARO.OPS.235 d) de l'annexe II (partie ARO), dans un délai de deux ans à compter de la mise en œuvre d'un IFTSS qui s'écarte des spécifications de certification applicables publiées par l'Agence, l'exploitant collecte des données relatives à l'écart approuvé et les analyses en utilisant des principes scientifiquement fondés pour évaluer ses effets sur la fatigue du personnel navigant. Les résultats de cette analyse sont soumis à l'autorité compétente sous la forme d'un rapport.»;

5) au point ORO.FTL.205 b), les points 4) et 5) suivants sont ajoutés:

«4) Le TSV quotidien maximal de base d'un membre acclimaté du personnel navigant en service dans un équipage de conduite monopilote est l'un des suivants:

1) conforme au tableau suivant, à condition que le temps de vol pour chaque étape soit limité à quatre heures avec pilote automatique et à deux heures sans pilote automatique:

Tableau 5

TSV quotidien maximal de base — personnel navigant acclimaté — exploitation monopilote

Début du TSV à l'heure de référence	Durée du TSV en heures						
	Jusqu'à 4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes	9 étapes	10 étapes ou plus
0600–0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700–0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

Début du TSV à l'heure de référence	Durée du TSV en heures						
	Jusqu'à 4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes	9 étapes	10 étapes ou plus
0800–1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300–1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430–1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700–2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200–0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400–0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

2) 10 heures, quel que soit le nombre d'étapes, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:

A) le service se déroule entièrement dans une plage de 7h00 à 21h59;

B) le service est effectué en conditions VFR;

C) le service a lieu entre des aérodromes présélectionnés;

D) la durée de chaque étape est inférieure ou égale à une heure.

5) Le TSV quotidien maximal de base d'un membre du personnel navigant se trouvant dans un état d'acclimatation inconnu en service dans un équipage de conduite monopilote est de huit heures.»;

6) au point ORO.FTL.205 e), le titre est remplacé par le texte suivant:

«e) TSV quotidien maximal avec utilisation de prolongations dues au repos en vol dans les services où l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes»;

7) au point ORO.FTL.205 f), le titre est remplacé par le texte suivant:

«f) Circonstances imprévues dans les opérations de vol où l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes — pouvoir discrétionnaire du commandant de bord»;

8) au point ORO.FTL.205, le point f *bis*) suivant est ajouté:

«f *bis*) Circonstances imprévues dans les opérations de vol où l'équipage de conduite est composé d'un seul pilote — pouvoir discrétionnaire du commandant de bord

Le commandant de bord peut modifier comme suit les limites des temps de service de vol, de service et de repos en cas de circonstances imprévues dont il a été informé à l'heure de présentation ou après celle-ci:

1) Le TSV quotidien maximal de base d'un membre du personnel navigant en service dans un équipage de conduite monopilote, tel que spécifié au point ORO.FTL.205 b) 4) ou 5), peut être prolongé d'une heure au maximum.

2) Si, au cours de l'étape finale d'un TSV, la prolongation autorisée en vertu du point 1) est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, le vol peut être poursuivi jusqu'à l'aérodrome de destination prévu ou un autre aérodrome.

3) Le temps de repos en dehors de la base d'affectation précédant le TSV peut être réduit mais ne peut être inférieur à dix heures.

4) En cas de circonstances imprévues pouvant entraîner une fatigue importante, le commandant de bord réduit le TSV effectif ou prolonge le temps de repos, ou combine ces deux mesures, le cas échéant, afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

5) 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. Lorsque la réduction du temps de repos dépasse une heure, l'exploitant soumet une copie du rapport, y compris ses observations, à l'autorité compétente dans un délai de 28 jours à compter de l'événement.

6) L'exploitant met en œuvre une politique non punitive concernant l'exercice ou le non-exercice du pouvoir discrétionnaire du commandant de bord dans des circonstances imprévues.»;

9) au point ORO.FTL.240, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Au cours d'un TSV, tout membre du personnel navigant 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, ou cinq heures pour les exploitations monopilotes.»;

10) la sous-partie FTL(B) suivante est ajoutée:

«SOUS-PARTIE FTL(B):

LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS POUR DES OPÉRATIONS DE SERVICE MÉDICAL D'URGENCE OU DE TAXI AÉRIEN AVEC DES AVIONS

ORO.FTL.101 Champ d'application

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doivent satisfaire un exploitant aérien et ses membres d'équipage de conduite et de cabine (personnel navigant) en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour le personnel navigant affecté au transport aérien commercial (CAT) avec des avions à des fins de SMUA ou de service de taxi aérien, y compris les opérations au départ et à destination d'un même point ("A-to-A").

ORO.FTL.106 Définitions

a) Pour les opérations de SMUA et de taxi aérien, les termes définis au point ORO.FTL.105 s'appliquent, à l'exception de ceux définis aux points ORO.FTL.105 1), 2), 5) et 18).

b) Outre le point a), les définitions suivantes s'appliquent:

1) "acclimaté" signifie un état dans lequel l'horloge biologique circadienne d'un membre du personnel navigant est synchronisée avec un fuseau horaire spécifique — soit le fuseau horaire actuel, dans lequel le membre du personnel navigant se trouve physiquement, soit un fuseau horaire antérieur, auquel il reste biologiquement ajusté en raison d'un temps ou d'un repos insuffisant pour s'adapter au fuseau actuel.

Pour le calcul du temps de service de vol journalier maximal, le membre du personnel navigant est considéré comme acclimaté au fuseau horaire de la base d'affectation au début d'une rotation et par la suite conformément aux valeurs figurant dans le tableau 1a:

Tableau 1a

Différence (h) entre le fuseau horaire de l'heure de référence (*) et le fuseau horaire où commence le service suivant	Temps (h) écoulé depuis la présentation à l'heure de référence				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 et < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 et ≤ 6	B	X	D	D	D

Différence (h) entre le fuseau horaire de l'heure de référence (*) et le fuseau horaire où commence le service suivant	Temps (h) écoulé depuis la présentation à l'heure de référence				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
> 6 et ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 et ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Lorsque, au cours d'une rotation, le personnel navigant s'acclimate au fuseau horaire dans lequel il commence son service suivant, ce fuseau horaire devient le nouveau fuseau horaire de l'heure de référence. L'état d'acclimatation pour les services ultérieurs dans la rotation est ensuite déterminé conformément au tableau 1a, en remplaçant le fuseau horaire initial de l'heure de référence par le nouveau;

"B" signifie qu'un membre du personnel navigant est acclimaté au fuseau horaire de l'heure de référence.

"D" signifie qu'un membre du personnel navigant est acclimaté au fuseau horaire où il commence son prochain service de rotation.

"X" signifie qu'un membre du personnel navigant est dans un état d'acclimatation inconnu.

2) "heure de référence" signifie soit l'heure locale au point de présentation à la base d'affectation, où un membre du personnel navigant est considéré comme acclimaté au début de la rotation, soit l'heure locale au point de présentation au dernier endroit où un membre du personnel navigant a été acclimaté au cours de la rotation;

3) "équipage de conduite renforcé" signifie 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 en cours de vol 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;

4) "transition est-ouest ou ouest-est" signifie une transition à travers le fuseau horaire de l'heure de référence (fuseau horaire de transition) entre une séquence de services et d'escales vers l'est et une séquence de services et d'escales vers l'ouest ou inversement, chaque séquence impliquant la traversée de quatre fuseaux horaires ou plus;

5) "fatigue" signifie un état physiologique dans lequel les performances mentales ou physiques sont réduites en raison d'une perte de sommeil, d'un éveil prolongé, d'une phase circadienne ou de la charge de travail (activité mentale ou physique, ou les deux), ou d'une combinaison de ces facteurs, et qui peut nuire à la vigilance et à la capacité d'un membre du personnel navigant d'exécuter des tâches opérationnelles liées à la sécurité;

6) "repos à bord" signifie, aux fins des prolongations du TSV et de la réserve à préavis court, l'un des éléments suivants:

   1) une période de temps de vol durant la phase de croisière du vol, au cours de laquelle un membre du personnel navigant en service dans un équipage de conduite renforcé est temporairement déchargé de toute tâche et se repose dans une installation de repos à bord répondant aux normes requises;

   2) une période pendant laquelle l'avion est au sol, au cours de laquelle un membre du personnel navigant est temporairement déchargé de toute tâche et se repose dans une installation de repos à bord répondant aux normes requises;

7) "mise en place" signifie l'un des éléments suivants:

   1) le transport, d'un lieu à un autre, sur instruction de l'exploitant, d'un membre du personnel navigant qui n'est pas en service, à l'exclusion des deux éléments suivants:

      — le temps de trajet entre un lieu de repos privé et le lieu de présentation désigné à la base d'affectation et inversement, et

      — le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement;

2) l'exploitation d'un avion par un membre du personnel navigant en service, à la demande de l'exploitant, sur un vol non commercial immédiatement avant la première étape CAT ou immédiatement après la dernière étape CAT;

8) "service fractionné" signifie un TSV comprenant une seule pause au sol entre les étapes de vol en exploitation, d'une durée suffisante pour permettre une prolongation du TSV quotidien maximal de base dans des conditions spécifiées;

9) "circonstances opérationnelles imprévues" signifie des circonstances imprévues qui n'auraient raisonnablement pas pu être prévues et prises en compte, telles que des intempéries, un dysfonctionnement des équipements, un retard dû au contrôle de la circulation aérienne, qui peuvent entraîner les ajustements opérationnels nécessaires.

ORO.FTL.111 Responsabilités des exploitants

L'exploitant:

a) diffuse les tableaux de service à l'avance pour permettre aux membres du personnel navigant de prévoir un repos approprié;

b) établit une procédure et une méthode de communication avec les membres du personnel navigant permettant de notifier les modifications apportées aux tableaux de service et aux temps de repos;

c) veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres du personnel navigant soient reposés de manière à pouvoir accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance;

d) établit et publie les heures de présentation et de fin de service, en tenant compte de la nature et de la complexité de l'opération, afin que le personnel navigant dispose de suffisamment de temps pour accomplir toutes les tâches requises avant et après le vol et pour enregistrer les heures réelles de présentation et de fin de service;

e) prend en compte 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;

f) 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;

g) se conforme aux dispositions relatives aux horaires perturbateurs conformément au point ARO.OPS.230 de l'annexe II (partie ARO);

h) prévoit des temps de repos suffisamment longs pour permettre aux membres du personnel navigant de surmonter les effets des services précédents et d'être reposés lorsque commence la période de service suivante;

i) planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie à l'avance aux membres du personnel navigant;

j) 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;

k) contrôle la solidité opérationnelle des tableaux de service et adapte la constitution des équipages si nécessaire;

l) met en œuvre une gestion des risques liés à la fatigue, soutenue soit par le système de gestion conformément au point ORO.GEN.200, y compris une FRM appropriée le cas échéant, soit par un FRMS conformément au point ORO.FTL.120, le cas échéant.

ORO.FTL.116 Responsabilités du personnel navigant

a) Le personnel navigant se conforme à toutes les obligations suivantes:

1) respecter toutes les limitations des temps de vol et de service (FTL), ainsi que les exigences en matière de repos qui s'appliquent à ses activités;

2) lorsqu'il exerce des fonctions pour plusieurs exploitants:

1) maintenir à jour son dossier individuel en ce qui concerne les heures de vol et de service, ainsi que les temps de repos, comme mentionné dans les exigences FTL applicables;

2) fournir à chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux exigences FTL applicables;

3) utiliser au mieux les possibilités et les espaces mis à sa disposition pour son repos et organiser et utiliser son temps de repos à bon escient.

b) Le personnel navigant n'accomplit pas de tâches à bord d'un aéronef s'il sait ou soupçonne qu'il souffre de fatigue ou ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions, au point que la sécurité du vol puisse être compromise.

c) Le personnel navigant enregistre dans la documentation officielle de l'exploitant les heures effectives de présentation et de fin de son service quotidien.

ORO.FTL.126 Régimes individuels de spécification de temps de vol (IFTSS) des exploitants de SMUA et de services de taxi aérien

a) L'exploitant établit, met en œuvre et maintient un régime individuel de spécification de temps de vol (IFTSS) qui:

1) est adapté au(x) type(s) d'exploitation effectué(s);

2) est conforme aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux règles de mise en œuvre pertinentes dudit règlement;

3) est conforme aux autres dispositions législatives applicables, y compris les dispositions de droit national applicables découlant de la transposition de la directive 2000/79/CE.

b) Pour démontrer la conformité avec le point a), l'exploitant applique les spécifications de certification applicables adoptées par l'Agence.

À défaut, si l'exploitant a l'intention de s'écarter des spécifications de certification applicables, il soumet à l'autorité compétente, en même temps que la demande d'approbation IFTSS, un dossier de sécurité qui comprend tous les éléments suivants:

1) une description détaillée de l'écart proposé;

2) une évaluation des risques de fatigue associés et les mesures d'atténuation correspondantes pour garantir que le risque reste à un niveau acceptable;

3) toute modification pertinente des manuels ou des procédures.

Si l'exploitant a l'intention de s'écarter des spécifications de certification applicables, il démontre également à l'autorité compétente qu'il a dûment tenu compte de l'avis de l'Agence émis conformément à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139.

c) Avant sa mise en œuvre, l'IFTSS — y compris, le cas échéant, un FRMS ou une FRM appropriée — est approuvé par l'autorité compétente conformément au point ARO.OPS.235 de l'annexe II (partie ARO).

d) Aux fins de l'évaluation visée au point ARO.OPS.235 d) de l'annexe II (partie ARO), dans un délai de deux ans à compter de la mise en œuvre d'un IFTSS qui s'écarte des spécifications de certification applicables publiées par l'Agence, l'exploitant collecte des données relatives à l'écart approuvé et les analyses en utilisant des principes scientifiquement fondés pour évaluer ses effets sur la fatigue du personnel navigant. Les résultats de cette analyse sont soumis à l'autorité compétente sous la forme d'un rapport.

ORO.FTL.201 Base d'affectation

a) L'exploitant assigne une base d'affectation à chaque membre du personnel navigant.

b) L'exploitant précise dans son IFTSS les conditions d'une modification de la base d'affectation conformément aux spécifications de certification applicables.

ORO.FTL.206 Temps de service de vol (TSV)

a) L'exploitant spécifie dans son IFTSS le TSV quotidien maximal de base du personnel navigant acclimaté en service dans un équipage de conduite monopilote ou bipilote, conformément aux spécifications de certification applicables. Ce TSV quotidien maximal de base tient compte, dans tous les cas, de l'heure de présentation et du nombre d'étapes parcourues et ne dépasse pas 13 heures. L'exploitant peut s'écarter des spécifications de certification applicables s'il dispose d'un FRMS opérationnel et efficace conformément au point ORO.FTL.120.

b) L'exploitant spécifie dans son IFTSS le TSV quotidien maximal de base du personnel navigant dans un état d'acclimatation inconnu en service dans un équipage de conduite monopilote ou bipilote, conformément aux spécifications de certification applicables. Le TSV quotidien maximal de base d'un personnel navigant en service dans un équipage de conduite bipilote dans un état d'acclimatation inconnu peut être prolongé, conformément aux spécifications de certification applicables, à condition que l'exploitant dispose d'un FRMS opérationnel et efficace conformément au point ORO.FTL.120.

c) L'exploitant spécifie dans son IFTSS le TSV quotidien maximal de base prolongé, sans repos à bord, du personnel navigant acclimaté en service dans un équipage de conduite bipilote, conformément aux spécifications de certification applicables. Dans tous les cas, l'exploitant tient compte des éléments suivants:

1) toutes les prolongations sont planifiées à l'avance;

2) deux prolongations au maximum peuvent être utilisées pour toute période de sept jours consécutifs;

3) chaque prolongation ne dépasse pas une heure;

4) les temps de repos minimaux avant et après le vol sont augmentés de deux heures, ou le temps de repos après le vol est augmenté de quatre heures; lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, les repos supplémentaires accordés avant et après le vol entre les deux TSV prolongés sont consécutifs;

5) une prolongation sans repos à bord ne peut être combinée avec des prolongations résultant d'un repos à bord ou d'un service fractionné dans la même période de service.

d) L'exploitant spécifie dans son IFTSS le TSV quotidien maximal de base prolongé, résultant d'un repos à bord en cours de vol et du renforcement de l'équipage de conduite minimal de deux pilotes, conformément aux spécifications de certification applicables. Dans tous les cas, l'exploitant tient compte des éléments suivants:

1) le niveau de renforcement de l'équipage de conduite minimal;

2) le type et la qualité des installations de repos à bord;

3) le repos à bord minimal accordé à chaque membre du personnel navigant;

4) le repos minimal à bord accordé à chaque membre de l'équipage de conduite qui sera aux commandes pour l'atterrissage final;

5) les conditions dans lesquelles une prolongation supplémentaire du TSV peut être appliquée, y compris lors d'une exploitation dans le cadre d'un FRMS efficace et fonctionnel conformément au point ORO.FTL.120.

e) Pendant une mission SMUA en cours, le TSV quotidien maximal de base du personnel navigant acclimaté en service dans un équipage de conduite bipilote, tel que spécifié dans les spécifications de certification applicables, peut être prolongé de deux heures au maximum lorsque cela est nécessaire à l'achèvement de la mission. L'exploitant inclut dans son IFTSS les conditions d'application de cette prolongation, y compris la manière dont son utilisation sera surveillée et dont les effets associés sur les services et temps de repos ultérieurs seront atténués.

f) L'exploitant spécifie dans son IFTSS les conditions dans lesquelles le commandant de bord peut modifier les limites des temps de service de vol, de service et de repos en cas de circonstances opérationnelles imprévues, conformément aux spécifications de certification applicables. L'exploitant met en œuvre une politique non punitive concernant l'exercice ou le non-exercice du pouvoir discrétionnaire du commandant de bord dans des circonstances opérationnelles imprévues.

g) L'exploitant précise dans son IFTSS la procédure de présentation différée, y compris les conditions dans lesquelles elle est activée, conformément aux spécifications de certification applicables.

ORO.FTL.211 Temps de vol et temps de service

a) Le total des temps de service qui peuvent être assignés à un membre du personnel navigant 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;

3) 190 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période;

4) 2 000 heures de service par année civile.

b) Par dérogation au point a) 1), le nombre total d'heures de service au cours d'une période de 7 jours consécutifs peut être dépassé de 10 heures au maximum, à condition que ce dépassement soit uniquement utilisé aux fins de la mise en place d'un membre du personnel navigant qui n'est pas en service et qui retourne à sa base d'affectation pour le début d'un temps de repos de récupération prolongé, et que l'exploitant:

1) procède à une évaluation des risques afin d'évaluer l'incidence du dépassement sur la fatigue, en tenant compte, entre autres, du moment de la journée, de la durée et de la qualité du repos antérieur, ainsi que des prochains services prévus dans le tableau de service;

2) prévoie des mesures d'atténuation adéquates, y compris, mais sans s'y limiter: des limites de fréquence des dépassements au cours d'une période donnée; la mise à disposition d'un temps de repos de récupération prolongé d'au moins 72 heures, y compris deux nuits locales; et le suivi continu de l'efficacité de tous les contrôles des risques pour la sécurité liés à la fatigue et de la conformité;

3) tienne un registre des dépassements et des conditions dans lesquelles ils ont été utilisés;

4) décrive les termes du dépassement dans son IFTSS.

c) Par dérogation au point a) 1), dans les opérations de SMUA où l'équipage de conduite est composé de deux pilotes, le nombre total d'heures de service au cours de toute période de 7 jours consécutifs peut être dépassé de 30 heures au maximum, à condition que l'exploitant:

1) procède à une évaluation des risques afin d'évaluer l'incidence du dépassement sur la fatigue, en tenant compte, entre autres, du moment de la journée, de l'exposition au service de nuit, du stress induit par les tâches médicales ou liées aux patients, ainsi que des prochains services prévus dans le tableau de service;

2) prévoie des mesures d'atténuation adéquates, y compris, mais sans s'y limiter: des limites de fréquence des dépassements au cours d'une période donnée; la mise à disposition d'un temps de repos de récupération prolongé d'au moins 72 heures, y compris deux nuits locales; et le suivi continu de l'efficacité de tous les contrôles des risques pour la sécurité liés à la fatigue et de la conformité;

3) tienne un registre des dépassements et des conditions dans lesquelles ils ont été utilisés;

4) décrive les termes du dépassement dans son IFTSS.

d) Le total des temps de vol pour les étapes assignées à un membre du personnel navigant en service ne dépasse pas:

1) 100 heures de vol par période de 28 jours consécutifs;

2) 900 heures de vol par année civile;

3) 1 000 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs.

e) Le service après le vol est inclus dans le temps de service.

ORO.FTL.216 Mise en place

a) La mise en place d'un membre du personnel navigant qui n'est pas en service, après la présentation mais avant le début du service, sans temps de repos intermédiaire, 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.

c) La mise en place d'un membre du personnel navigant en service sur un vol non commercial avant ou après l'exécution d'un ou de plusieurs vols CAT, sans temps de repos intermédiaire, est incluse dans le TSV et est considérée comme une étape.

d) L'exploitant précise dans son IFTSS, conformément aux spécifications de certification applicables, l'incidence sur le TSV maximal des deux éléments suivants:

1) la durée de la mise en place d'un membre du personnel navigant qui n'est pas en service;

2) le mode de transport d'un membre du personnel navigant qui n'est pas en service.

ORO.FTL.221 Service fractionné

Les conditions de prolongation du TSV quotidien maximal de base pour le personnel navigant en service dans un équipage de conduite bipilote, en raison d'une pause de service fractionné au sol, sont conformes à ce qui suit:

a) l'exploitant précise dans son IFTSS les éléments suivants relatifs au service fractionné, conformément aux spécifications de certification applicables:

1) la durée minimale d'une pause de service fractionné au sol;

2) la prolongation du TSV en fonction de la durée d'une pause de service fractionné;

3) les installations de repos mises à la disposition du personnel navigant pour le repos, compte tenu de la durée de la pause de service fractionné et d'autres facteurs pertinents;

4) la possibilité d'une prolongation du service fractionné après le début du TSV;

b) la pause de service fractionné au sol est incluse dans son intégralité dans le TSV;

c) le service fractionné n'est pas accordé avant ou après un repos réduit conformément au point ORO.FTL.236 c).

ORO.FTL.226 Réserve à préavis court et services à l'aéroport

a) La réserve à préavis court et tout service à l'aéroport sont inscrits au tableau de service. Les heures de début et de fin de la période de disponibilité pour la réserve à préavis court sont notifiées à l'avance aux membres du personnel navigant concernés afin de leur permettre de prévoir un repos approprié.

b) Un membre du personnel navigant 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 de disponibilité 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.211 et ORO.FTL.236.

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 ou des installations de repos de classe A à la disposition des membres du personnel navigant en réserve à préavis court à l'aéroport, à condition que l'installation de repos de classe A permette de contrôler la lumière et la température et soit isolé du bruit et des perturbations.

f) L'exploitant précise dans son IFTSS les éléments suivants relatifs à la réserve à préavis court et aux services à l'aéroport, conformément aux spécifications de certification applicables:

1) la durée maximale de toute période de disponibilité pour une réserve à préavis court;

2) l'incidence du temps passé en réserve à préavis court sur le TSV quotidien maximal, compte tenu des installations de repos disponibles et d'autres facteurs pertinents, notamment:

i) la nécessité pour le personnel navigant d'être immédiatement disponible;

ii) la mesure dans laquelle la réserve à préavis court interfère avec le sommeil;

iii) l'octroi d'un préavis suffisamment long qui 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 période de disponibilité pour une réserve à préavis court qui ne conduit pas à l'attribution d'un TSV;

4) les modalités de comptabilisation des autres réserves à préavis court aux fins du cumul des heures de service.

ORO.FTL.231 Réserve à préavis long

a) La réserve à préavis long figure dans le tableau de service.

b) L'exploitant précise dans son IFTSS les éléments suivants relatifs à la réserve à préavis long, conformément aux spécifications de certification applicables:

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 du personnel navigant.

ORO.FTL.236 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 du personnel navigant 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

1) Par dérogation aux points a) et b), les temps de repos minimaux à la base d'affectation ou en dehors de la base d'affectation peuvent être réduits, à condition que le repos réduit ne soit pris que dans le cadre d'un FRMS efficace et fonctionnel conformément au point ORO.FTL.120.

2) L'exploitant définit les conditions de réduction du repos dans son IFTSS, conformément aux spécifications de certification applicables, en tenant compte de tous les éléments suivants:

i) le temps minimal de repos réduit;

ii) l'état d'acclimatation du membre du personnel navigant;

iii) la question de savoir si la période de repos comprend des nuits locales;

iv) les traversées de fuseaux horaires;

v) la combinaison du temps de vol et de la mise en place précédant immédiatement le temps de repos réduit;

vi) le temps du trajet à destination et en provenance du lieu de repos.

d) Temps de repos de récupération prolongés récurrents

L'exploitant spécifie dans son IFTSS des temps de repos de récupération prolongés récurrents pour 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) L'exploitant spécifie des temps de repos supplémentaires dans son IFTSS, conformément aux spécifications de certification applicables, afin de compenser:

1) les effets du décalage horaire et des prolongations du TSV;

2) une fatigue accumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs;

3) le changement de phase circadien au cours d'une transition est-ouest ou ouest-est.

ORO.FTL.241 Alimentation

a) Au cours d'un TSV, le personnel navigant a la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer pour éviter une baisse de ses performances.

b) L'exploitant précise dans son IFTSS comment l'alimentation du membre du personnel navigant pendant le TSV est assurée en tenant compte, au minimum, de la durée du TSV, du rythme circadien et des heures de repas régulières, ainsi que lorsqu'il est impossible de manger ou de boire pendant les opérations de vol.

ORO.FTL.246 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 de chaque membre du personnel navigant mentionnant:

1) les temps de vol;

2) le début, la durée et la fin de chaque période de service et de chaque TSV;

3) les temps de repos et les jours libres de tout service;

4) 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 des temps de repos:

1) au membre du personnel navigant concerné;

2) à un autre exploitant, pour un membre du personnel navigant qui est ou devient membre du personnel navigant de cet autre exploitant;

3) à l'autorité compétente.

c) Les relevés visés au point CAT.GEN.MPA.100 b) 5) de l'annexe IV (partie CAT) relatifs aux membres du personnel navigant qui effectuent des services pour plusieurs exploitants sont conservés pendant 24 mois.

ORO.FTL.251 Formation à la gestion de la fatigue

a) L'exploitant fournit aux membres de son personnel navigant, 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) La formation visée au point a) 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, sur les mesures de lutte contre la fatigue, ainsi que sur les aspects pratiques.».