

Arrêté du ministre du transport du 12 janvier 2017, relatif aux limitations du temps de vol et de service et exigences en matière de repos du personnel navigant en cas d'opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'avions.

Le ministre du transport,

Vu la constitution,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et à laquelle est adhéree la République Tunisienne par la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 et notamment son annexe 6,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué en vertu de la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009,

Vu le décret n° 2014-409 du 16 janvier 2014, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 2014-410 du 16 janvier 2014, relatif à l'organisation des services centraux du ministère du transport, tel que modifié par le décret n° 2016-97 du 11 janvier 2016,

Vu le décret Présidentiel n° 2016-107 du 27 août 2016, portant nomination du chef du gouvernement et de ses membres,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 30 septembre 1989, relatif aux limitations des temps de services et aux spécifications des temps de repos du personnel navigant, tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 5 août 1994.

Arrête :

Chapitre premier

Dispositions générales et terminologie

Article premier - Le présent arrêté a pour objet d'établir les exigences qui doivent être respectées par tout exploitant et ses membres d'équipage en ce qui concerne les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les membres d'équipage.

Art. 2 - Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'avions.

Art. 3 - Les règles énoncées par le présent arrêté doivent figurer dans le manuel d'exploitation de l'exploitant.

Art. 4 - Aux fins des dispositions du présent arrêté, on entend par :

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

Décalage horaire (h) entre l'heure de référence et l'heure locale du lieu où le membre d'équipage commence son service suivant	Temps écoulé depuis la présentation à l'heure de référence				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

"B" : acclimaté à l'heure locale du fuseau horaire de départ,

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

"X" : le membre d'équipage est dans un état d'acclimatation inconnu,

- **Heure de référence** : l'heure locale au lieu de présentation dans une bande de fuseau horaire de 2 autour de l'heure locale à laquelle le membre d'équipage est acclimaté.

- **Hébergement** : un lieu tranquille et confortable, fermé au public, aménagé aux fins d'une période de réserve à préavis court et d'un service fractionné, dont l'éclairage et la température peuvent être réglés, équipé d'un mobilier adéquat permettant au membre d'équipage de dormir, disposant d'une capacité suffisante pour accueillir tous les membres d'équipage simultanément présents et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons,

- **Hébergement approprié** : une pièce individuelle aménagée pour chaque membre d'équipage, située dans un environnement calme, aux fins d'une période de réserve à préavis court, d'un service fractionné et d'un temps de repos équipée d'un lit, suffisamment ventilée, comportant un dispositif de réglage de la température et de l'intensité de l'éclairage et offrant un accès à de la nourriture et à des boissons,

- **Equipage de conduite renforcé** : un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l'exploitation de l'aéronef, permettant à chaque membre de l'équipage de conduite de quitter son poste et d'être remplacé par un autre membre de l'équipage de conduite ayant la qualification appropriée, en vue de prendre un temps de repos en vol,

- **Pause** : une période inférieure à un temps de repos, durant un temps de service de vol, exempt de tout service et comptée comme temps de service,

- **Présentation différée** : le report, par l'exploitant, d'un temps de service de vol programmé avant qu'un membre d'équipage n'ait quitté son lieu de repos,

- **Horaire perturbateur** : un tableau de service d'un membre d'équipage empêchant ce dernier de dormir durant la phase de sommeil optimale du fait qu'il comporte un TSV ou une combinaison de TSV commençant, se terminant ou empiétant sur toute partie du jour ou de la nuit de l'endroit auquel le membre d'équipage est acclimaté. Un horaire peut être perturbateur s'il débute tôt, se termine tard ou s'il implique un service de nuit.

a) un horaire perturbateur de "type matinal" désigne :

- dans le cas d'un "service qui débute tôt", une période de service commençant entre 5 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté,

- dans le cas d'un "service qui se termine tard", une période de service se terminant entre 23 h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel le membre d'équipage est acclimaté.

b) un horaire perturbateur de "type tardif" désigne :

- dans le cas d'un "service qui débute tôt", une période de service commençant entre 5 h 00 et 6 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté,

- dans le cas d'un "service qui se termine tard", une période de service se terminant entre 0h 00 et 1 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

- **Service de nuit** : une période de service empiétant sur la période comprise entre 2 h 00 et 4 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

- **Service** : toute tâche réalisée par un membre d'équipage pour le compte de l'exploitant, y compris le service de vol, les tâches administratives, le fait de donner ou de suivre une formation, de réaliser ou de subir un contrôle, la mise en place et certaines périodes de réserve à préavis court.

- **Période de service** : une période qui commence lorsqu'un exploitant demande à un membre d'équipage de se présenter en vue d'un service ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches, y compris le service postérieur au vol.

- **Temps de service de vol (TSV)** : une période qui commence lorsqu'un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un service, qui comprend une étape ou une série d'étapes, et se termine à la fin de la dernière étape pour laquelle le membre d'équipage est en service, lorsque l'aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés.

- **Temps de vol** : pour les avions et les motoplans, le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

- **Base d'affectation** : le lieu, assigné par l'exploitant au membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement une période de service ou une série de périodes de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage.

- **Jour local** : une période de 24 heures commençant à a h 00, heure locale.

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

- **Membre d'équipage en service** : un membre d'équipage qui accomplit des services dans un aéronef au cours d'une étape.

- **Mise en place** : le transport, d'un lieu à un autre, sur instruction de l'exploitant, d'un membre d'équipage qui n'est pas en service, à l'exclusion :

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

- du temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et inversement.

- **Espace de repos** : une couchette ou un siège avec support pour les jambes et les pieds, permettant à un membre d'équipage de dormir à bord d'un aéronef.

- **Réserve à préavis long** : une période pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un TSV, une mise en place ou tout autre service, notifié au moins la heures à l'avance.

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

- **Rotation** : un service ou une série de services comprenant au moins un service de vol et des temps de repos hors de la base d'affectation, commençant à la base d'affectation et se terminant au retour à la base d'affectation pour un temps de repos, où l'exploitant n'est plus tenu de mettre un hébergement à la disposition du membre d'équipage.

- **Jour isolé libre de service** : un temps libre de tout service ou de réserve consistant en un jour et deux nuits locales, notifié à l'avance. Un temps de repos peut être inclus dans le jour isolé libre de service.

- **Etape** : la partie d'un TSV comprise entre le moment où l'aéronef quitte son premier emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné.

- **Réserve à préavis court** : une période définie et préalablement notifiée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu'un temps de repos intervienne.

- **Réserve à préavis court à l'aéroport** : une période de réserve à préavis court effectuée à l'aéroport.

- **Autre forme de réserve à préavis court** : une période de réserve à préavis court au domicile du membre d'équipage ou dans un hébergement approprié.

- **Phase basse du rythme circadien** : la période comprise entre 2 h 00 et 5 h 59 dans le fuseau horaire auquel un membre d'équipage est acclimaté.

Chapitre 2

Responsabilités de l'exploitant et des membres d'équipage

Art. 5 - L'exploitant :

a) diffuse les tableaux de service suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié,

b) veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance,

c) prévoit des heures de présentation qui laissent suffisamment de temps pour la réalisation des tâches au sol,

d) évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux,

e) programme les temps de service de manière à éviter des pratiques entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis, telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit,

f) se conforme aux dispositions relatives aux horaires perturbateurs,

g) prévoit des temps de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante,

h) planifie des temps de repos de récupération prolongés récurrents et les notifie aux membres d'équipage suffisamment à l'avance,

i) planifie les services de vol de manière que ceux-ci puissent être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol, de l'étape et des temps d'escale,

j) modifie l'horaire et/ou la constitution des équipages si la durée réelle des opérations dépasse le temps de service de vol maximal sur plus de 33 % des services de vol réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

Art. 6 - Les membres d'équipage :

- utilisent au mieux les possibilités et les espaces mis à leur disposition pour leur repos et organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient,

- se conforment à toutes les restrictions de temps de vol et les exigences de repos applicable à leurs activités,

- se conforment à toutes les exigences de l'exploitant telles que mentionnées dans le manuel d'exploitation.

Lorsqu'ils effectuent des fonctions pour plus d'un exploitant les membres d'équipage maintiennent leurs dossiers individuels concernant le temps de vol et de service et les périodes de repos et fournissent à chaque opérateur les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux dispositions du présent arrêté.

Chapitre 3

Gestion des risques liés à la fatigue

Art. 7 - L'exploitant établit, met en œuvre et tient à jour une gestion des risques liés à la fatigue en tant que partie intégrante de son système de gestion. La gestion des risques liés à la fatigue est décrite dans le manuel d'exploitation.

Art. 8 - La gestion des risques liés à la fatigue comprend les éléments suivants :

a) une description de la stratégie et des principes de l'exploitant en ce qui concerne la gestion des risques liés à la fatigue, qui constitue la politique de gestion des risques liés à la fatigue,

b) une documentation relative aux processus de la gestion des risques liés à la fatigue, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de cette documentation,

c) des principes et des connaissances scientifiques,

d) un processus d'identification des dangers et d'évaluation des risques permettant de gérer en continu le ou les risques opérationnels encourus par l'exploitant résultant de la fatigue d'un membre d'équipage,

e) un processus d'atténuation des risques prévoyant des actions correctives à mettre en œuvre sans délai, qui sont nécessaires en vue d'atténuer efficacement les risques encourus par l'exploitant résultant de la fatigue d'un membre d'équipage et visant à surveiller en permanence et à évaluer régulièrement l'atténuation desdits risques que ces actions ont permis d'obtenir,

f) des processus d'assurance de la sécurité de la gestion des risques liés à la fatigue,

g) des processus de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue.

Art. 9 - La gestion des risques liés à la fatigue correspond au régime de spécification de temps de vol, à la taille de l'exploitant ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés inhérents à ces activités et au régime de spécification de temps de vol.

Art. 10 - L'exploitant met en place des actions d'atténuation lorsque le processus d'assurance de la sécurité de la gestion des risques liés à la fatigue montre que le niveau de sécurité requis n'est pas préservé.

Chapitre 4

Régimes de spécification de temps de vol

Art. 11 - Les exploitants mettent en place, appliquent et tiennent à jour des régimes de spécification de temps de vol qui sont appropriés aux types d'activités exercées. Avant leur mise en œuvre, les régimes de spécifications de temps de vol, y compris toute la gestion des risques liés à la fatigue, le cas échéant, sont approuvés par la direction générale de l'aviation civile du ministère du transport.

Art. 12 - L'exploitant applique les spécifications de certification applicables aux limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos qui sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 13 - L'exploitant assigne une base d'affectation à chaque membre d'équipage.

Art. 14 - L'exploitant :

a) définit des heures de présentation appropriées pour chaque opération individuelle,

b) établit des procédures spécifiant la manière dont le commandant de bord, dans des circonstances spéciales pouvant entraîner une fatigue importante, et après avoir consulté les membres d'équipage concernés, réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

Art. 15 - Le TSV quotidien maximal sans prolongation pour les membres d'équipage acclimatés doit être conforme au tableau suivant :

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

Art. 16 - Le TSV quotidien maximal, lorsque l'état d'acclimatation des membres d'équipage est inconnu, doit être conforme au tableau suivant :

1 à 2 étapes	3 étapes	4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

Art. 17 - Le TSV quotidien maximal, lorsque l'état d'acclimatation des membres d'équipage est inconnu et lorsque l'exploitant a mis en œuvre une gestion des risques liés à la fatigue, doit être conforme au tableau suivant :

1 à 2 étapes	3 étapes	4 étapes	5 étapes	6 étapes	7 étapes	8 étapes
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

Art. 18 - Les valeurs indiquées dans le tableau prévu par l'article 17 du présent arrêté s'appliquent à condition que la gestion des risques liés à la fatigue mise en place par l'exploitant permette de suivre en continu le maintien du niveau de sécurité requis.

Art. 19 - Lorsque l'équipage de cabine a besoin, pour la même étape ou série d'étapes, de plus de temps que l'équipage de conduite pour le briefing avant le vol, le temps de service de vol de l'équipage de cabine peut être prolongé de la différence entre l'heure de présentation de l'équipage de cabine et celle de l'équipage de conduite. Cette différence ne dépasse pas une heure. Le TSV quotidien maximal pour l'équipage de cabine est calculé en fonction de l'heure de présentation de l'équipage de conduite pour son TSV, mais le TSV commence dès l'heure de présentation de l'équipage de cabine.

Art. 20 - Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure au maximum, pas plus de deux fois par période de sept jours consécutifs. Dans ce cas :

a) le temps de repos minimal avant et après le vol est augmenté de deux heures, ou

b) le temps de repos après le vol est augmenté de quatre heures.

Art. 21 - Lorsque des prolongations sont utilisées pour des TSV consécutifs, les repos supplémentaires accordés avant et après le vol entre les deux TSV prolongés conformément à l'article 20 du présent arrêté sont consécutifs.

Art. 22 - Les prolongations sont programmées à l'avance et limitées à un maximum :

a) de 5 étapes lorsque le TSV n'empiète pas sur la phase basse du rythme circadien, ou

b) de 4 étapes lorsque le TSV empiète de deux heures ou moins sur la phase basse du rythme circadien, ou

c) de 2 étapes lorsque le TSV empiète de plus de deux heures sur la phase basse du rythme circadien.

Art. 23 - Une prolongation du TSV quotidien maximal de base sans repos en vol ne peut être combinée avec des prolongations résultant d'un repos en vol ou d'un service fractionné dans la même période de service.

Art. 24 - Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les limites pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base, conformément aux spécifications prévues par l'article 12 du présent arrêté et applicables au type d'exploitation, en prenant en compte le nombre d'étapes et l'empiètement sur la phase basse du rythme circadien.

Art. 25 - Les régimes de spécification de temps de vol précisent les conditions pour les prolongations du TSV quotidien maximal de base avec repos en vol, conformément aux spécifications prévues par l'article 12 du présent arrêté et applicables au type d'exploitation, en prenant en compte :

- le nombre d'étapes,
- le repos en vol minimal accordé à chaque membre d'équipage,
- le type d'espaces de repos en vol,
- le renforcement de l'équipage de conduite de base.

Art. 26 - Toute modification par le commandant de bord, en cas de circonstances imprévues, des limites des temps de service de vol, de service et de repos, au cours d'opérations de vol qui commencent à l'heure de présentation ou après celle-ci, doit respecter les conditions suivantes :

a) le TSV quotidien maximal résultant de l'application des articles 15, 16, 17 ou 37 du présent arrêté ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l'équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le TSV maximal peut être augmenté de trois heures au plus,

b) si, au cours de l'étape finale d'un TSV, la prolongation autorisée est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, le vol peut être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou un autre aéroport, et,

c) le temps de repos suivant le TSV peut être réduit mais ne peut jamais être inférieur à dix heures.

Art. 27 - En cas de circonstances imprévues pouvant entraîner une fatigue importante, le commandant de bord réduit le TSV effectif et/ou prolonge le temps de repos afin d'éviter toute conséquence préjudiciable à la sécurité du vol.

Art. 28 - Le commandant de bord consulte tous les membres d'équipage au sujet de leur niveau de vigilance avant de décider d'appliquer les modifications visées aux articles 25 et 26 du présent arrêté.

Art. 29 - Le commandant de bord doit présenter à l'exploitant un rapport lorsqu'un TSV est prolongé ou qu'un temps de repos est réduit à sa discrétion.

Art. 30 - Lorsque la prolongation d'un TSV ou la réduction d'un temps de repos est supérieure à une heure, l'exploitant adresse à la direction générale de l'aviation civile, au plus tard 28 jours après l'événement, une copie du rapport prévu par l'article 29 du présent arrêté, dans lequel il inclut ses observations.

Art. 31 - L'exploitant met en place une politique non punitive permettant au commandant de bord l'utilisation du pouvoir discrétionnaire concernant la prolongation du TSV ou la réduction du temps de repos et la décrit dans le manuel d'exploitation.

Art. 32 - L'exploitant établit, dans le manuel d'exploitation, des procédures concernant la présentation différée en cas de circonstances imprévues, conformément aux spécifications prévues par l'article 12 du présent arrêté et applicables au type d'exploitation.

Art. 33 - Le total des temps de service qui peuvent être assignés à un membre d'équipage ne dépasse pas :

- a) 60 heures de service par période de 7 jours consécutifs,
- b) 110 heures de service par période de 14 jours consécutifs,
- c) 190 heures de service par période de 28 jours consécutifs, réparties le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période.

Art. 34 - Le total des temps de vol pour les étapes assignées à un membre d'équipage en service ne dépasse pas :

- a) 100 heures de vol par période de 28 jours consécutifs,
- b) 900 heures de vol par année civile,
- c) 1000 heures de vol par période de 12 mois civils consécutifs.

Art. 35 - Le service après le vol est inclus dans le temps de service. L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, la durée minimale des services après le vol.

Art. 36 - Si l'exploitant procède à la mise en place d'un membre d'équipage, les dispositions suivantes s'appliquent :

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

Art. 37 - La prolongation du TSV quotidien maximal de base en raison d'un temps de pause au sol est soumise aux conditions ci-après :

a) les régimes de spécification de temps de vol indiquent, pour le service fractionné, les éléments suivants, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation :

- la durée minimale d'une pause au sol,
- la possibilité d'augmenter le TSV prescrit conformément aux articles 15, 16 et 17 du présent arrêté, en prenant en compte la durée de la pause au sol, l'espace de repos mis à la disposition du membre d'équipage ainsi que d'autres facteurs pertinents,

B) la pause au sol est incluse dans son intégralité dans le TSV,

c) un service fractionné ne peut faire suite à un temps de repos réduit.

Art. 38 - Si l'exploitant affecte des membres d'équipage à une réserve à préavis court ou à un service à l'aéroport, les conditions ci-après s'appliquent, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation :

a) la réserve à préavis court et tout service à l'aéroport sont inscrits au tableau de service, et l'heure à laquelle la réserve débute et se termine est définie et notifiée à l'avance aux membres d'équipage concernés afin de leur permettre de prévoir un repos approprié.

b) un membre d'équipage est considéré comme étant en réserve à préavis court à l'aéroport depuis sa présentation au point de présentation jusqu'à la fin de la période notifiée de cette réserve à l'aéroport,

c) la réserve à préavis court à l'aéroport est intégralement comptabilisée comme temps de service aux fins des articles 33, 34, 40, 41, 42, 43 et 44 du présent arrêté,

d) tout service à l'aéroport est intégralement comptabilisé dans le temps de service, et le TSV est comptabilisé dans son intégralité dès la présentation du membre d'équipage pour le service à l'aéroport,

e) l'exploitant met un hébergement à la disposition du membre d'équipage en réserve à préavis court à l'aéroport,

f) les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants :

- 1) la durée maximale de la réserve à préavis court,
- 2) l'effet du temps passé en réserve à préavis court sur le TSV maximal qui peut être assigné, en tenant compte de l'espace de repos mis à la disposition du membre d'équipage et d'autres facteurs pertinents, tels que :

- la nécessité pour le membre d'équipage d'être immédiatement disponible,

- l'interférence de la réserve à préavis court avec le sommeil,

- un préavis suffisamment long préserve la possibilité de dormir entre le moment de l'appel en vue d'effectuer un service et le TSV attribué,

3) le temps de repos minimal suivant une réserve à préavis court qui ne conduit pas à l'attribution d'un TSV,

4) les modalités selon lesquelles le temps consacré à la réserve à préavis court hors de l'aéroport est comptabilisé aux fins du cumul des heures de service.

Art. 39 - Si l'exploitant affecte des membres d'équipage à une réserve à préavis long, les conditions ci-après s'appliquent, conformément aux spécifications prévues par l'article 12 du présent arrêté et applicables au type d'exploitation :

a) la réserve à préavis long figure dans le tableau de service,

b) les régimes de spécification de temps de vol indiquent les éléments suivants :

- la durée maximale de toute période de réserve individuelle à préavis long,

- le nombre de jours de réserve à préavis long consécutifs pouvant être attribués à un membre d'équipage.

Art. 40 - 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.

Nonobstant les dispositions du paragraphe premier du présent article, le repos minimum prévu ci-dessus s'applique si l'exploitant fournit un hébergement approprié au membre d'équipage à sa base d'affectation.

Art. 41 - 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.

Art. 42 - Par dérogation aux articles 40 et 41 du présent arrêté, les régimes de spécification de temps de vol peuvent réduire les temps de repos minimaux, conformément aux spécifications de certification applicables au type d'exploitation, en prenant en compte les éléments suivants :

- a) le temps minimal de repos réduit,
- b) l'augmentation du temps de repos suivant,
- c) la réduction du TSV suivant le repos réduit.

Art. 43 - Les régimes de spécification de temps de vol indiquent les temps de repos de récupération prolongés récurrents permettant de compenser la fatigue accumulée. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent minimal est de 36 heures, comprenant deux nuits locales, et, en aucun cas, il ne s'écoule plus de 168 heures entre la fin d'un temps de repos de récupération prolongé récurrent et le début du suivant. Le temps de repos de récupération prolongé récurrent est porté à deux jours locaux deux fois par mois.

Art. 44 - Les régimes de spécification de temps de vol indiquent des temps de repos supplémentaires conformément aux spécifications de certification applicables en vue de compenser :

- a) les effets du décalage horaire et des prolongations du TSV,
- b) une fatigue accumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs,
- c) un changement de base d'affectation.

Chapitre 5

Dispositions diverses

Art. 45 - Au cours d'un TSV, tout membre d'équipage a la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer pour éviter une baisse de ses performances, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures. L'exploitant indique, dans son manuel d'exploitation, de quelle manière l'alimentation des membres d'équipage est assurée durant le TSV.

Art. 46 - L'exploitant conserve durant 24 mois :

- a) les relevés individuels des membres d'équipage mentionnant :
- les temps de vol,
 - le début, la durée et la fin de chaque période de service et de chaque temps de service de vol,
 - les temps de repos et les jours libres de tout service,
 - la base d'affectation assignée.
- b) les relevés des temps de service de vol prolongés et des temps de repos réduits.

Art. 47 - Sur demande, l'exploitant fournit des copies individuelles des relevés des temps de vol, des temps de service et de temps de repos :

- a) au membre d'équipage concerné,
- b) à un autre exploitant, pour un membre d'équipage qui est ou devient membre d'équipage de cet autre exploitant.

Art. 48 - Les relevés visés à l'article 6 du présent arrêté relatifs aux membres d'équipage qui effectuent des services pour plusieurs exploitants sont conservés pendant 24 mois.

Art. 49 - L'exploitant fournit aux membres d'équipage, au personnel chargé de l'élaboration et de l'actualisation du tableau de service et au personnel de direction concerné une formation initiale et continue à la gestion de la fatigue. Cette formation suit un programme établi par l'exploitant et décrit dans le manuel d'exploitation. Le programme de formation porte sur les causes et les effets possibles de la fatigue, ainsi que sur les mesures de lutte contre la fatigue.

Art. 50 - La direction générale de l'aviation civile au ministère du transport 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. A cet effet tout exploitant est tenu de démontrer à la direction générale de l'aviation civile au ministère du transport, en se basant sur son expérience des opérations et en tenant compte d'autres facteurs pertinents, tels que les connaissances scientifiques actuelles, que sa demande de dérogation permet d'assurer un niveau de sécurité équivalent. le cas échéant, ces dérogations sont assorties de mesures d'accompagnement appropriées.

Art. 51 - Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté et notamment celles de l'arrêté du ministre du transport du 30 septembre 1989 susvisé, relatives aux limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos du personnel navigant en cas d'opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'avions.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 30 septembre 1989 susvisé, restent en vigueur en ce qui concerne les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les membres d'équipage dans le cas des opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'hélicoptères et les limitations des temps de vol concernant les vols d'instruction et les opérations du travail aérien.

Art. 52 - Le présent arrêté entre en vigueur à compter du 29 octobre 2017.

Art. 53 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 12 janvier 2017.

Le ministre du transport

Anis Ghedira

Vu

Le Chef du Gouvernement

Youssef Chahed