

## Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'aviation civile*

### **Instruction du 10 avril 2012 modifiant l'instruction du 28 juin 2011 relative aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna**

NOR : DEVA1220448J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

**Résumé :** la présente instruction a pour objet de compléter l'instruction du 28 juin 2011 qui donne des interprétations et explications pour l'application de l'arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

**Catégorie :** mesure d'organisation des services retenue par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

**Domaine :** transports aériens.

**Mots clés liste fermée :** Transports\_ActivitesMaritimes\_Ports\_NavigationInterieure.

**Mots clés libres :** OPS1T – entreprise de transport aérien par avion.

#### **Références :**

Code des transports ;

Arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ;

Instruction du 28 juin 2011 relative aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

#### **OPS 1T : TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL (AVIONS)**

Cette instruction complète l'instruction du 28 juin 2011 relative aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

Il est inséré à l'annexe de l'instruction du 28 juin 2011, dans sa sous-partie Q « Limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos », le document annexé à la présente instruction.

Fait le 10 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :  
*La directrice de la sécurité de l'aviation civile,*  
F. ROUSSE

## ANNEXE

PRISE EN APPLICATION DE L'ARRÊTÉ DU 28 JUIN 2011 MODIFIÉ RELATIF AUX CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION D'AVIONS PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON, EN POLYNÉSIE FRANÇAISE, EN NOUVELLE-CALÉDONIE ET À WALLIS-ET-FUTUNA

### **IOPS 1.1095, point 1.12 Définition de la mise en place**

Lorsque les temps de trajet compromettent les objectifs de repos de l'OPS 1.1090, point 3.5, l'exploitant devrait allonger les temps de repos en conséquence.

### **IOPS 1.1095, point 1.15 Définition de la phase basse du rythme circadien**

Pour la détermination de l'heure de référence de la phase basse du rythme circadien, en conséquence d'un décalage horaire, l'exploitant devrait fixer l'heure de « la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation » de manière forfaitaire par rapport à l'heure de départ.

### **IOPS 1.1105, points 1.2 et 5 Heures de présentation : temps de service de vol prolongé (service fractionné)**

Au titre du 1.2, l'exploitant indique des heures de présentation qui prennent en compte le temps nécessaire à la réalisation de tâches au sol liées à la sécurité, comme approuvé par l'autorité. À cette fin, l'exploitant devrait indiquer dans le manuel d'exploitation les durées forfaitaires de préparation des vols et de travail post-vol. Dans le cas particulier du service fractionné, la somme des durées forfaitaires des travaux post-vol avant la pause et de préparation des vols à l'issue de la pause ne devrait pas être inférieure à 30 minutes.

### **IOPS 1.1105, point 5 Temps de service de vol prolongé (service fractionné) – Circonstances exceptionnelles**

Dans des cas qui devraient rester exceptionnels et ponctuels, il se pourrait qu'il ne se trouve pas de chambres disponibles dans des hôtels convenablement situés, étant entendu que l'exploitant devrait en temps normal se prémunir contre cette circonstance.

### **IOPS 1.1110, point 1.4, IOPS 1.1115, point 1.2 Repos réduit et vols prolongés – Système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF)**

a) Un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF) acceptable par l'autorité devrait présenter au minimum les caractéristiques suivantes :

1. Éléments à mettre en place par l'exploitant :
  - (i) Une politique de gestion du risque lié à la fatigue.
  - (ii) Un engagement à appliquer une culture positive de sécurité, incluant un environnement de travail non punitif.
  - (iii) Un programme de validation des procédures et des processus documentés pour la surveillance, la mise en œuvre de l'audit du système de gestion du risque lié à la fatigue, le tout pouvant être intégré au système qualité.
  - (iv) Une identification claire des chaînes de responsabilité en termes de gestion des risques liés à la fatigue, au sein de l'organisation de l'exploitant. L'exploitant doit notamment s'assurer que :
    - A. – Une personne acceptable par l'autorité (qui peut être le responsable de la gestion du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols) est désignée pour s'assurer du bon fonctionnement du SGS-RF, en particulier en facilitant le recueil des données pertinentes, voire en spécifiant des requêtes, en proposant des solutions pour couvrir les dérives ou les risques identifiés, en communiquant à l'ensemble des personnels les actions nécessaires.
    - B. – La responsabilité finale en matière de gestion des risques liés à la fatigue incombe au dirigeant responsable.
2. Le SGS-RF consiste à définir et à utiliser :
  - (i) Des objectifs de performance en termes de sécurité.

(ii) Des marges dérogatoires approuvées et des mesures compensatoires mises en place pour accompagner ces déviations.

(iii) Un programme de sensibilisation et de formation.

(iv) Des processus de rapport équipage incluant des procédures pour rapporter, analyser et enregistrer les incidents attribuables pour tout ou partie à la fatigue.

(v) Des procédures et des mesures pour évaluer et suivre le niveau de fatigue des équipages.

(vi) Des processus pour évaluer l'information sur les niveaux de fatigue ou les incidents liés à la fatigue, réaliser des actions correctrices, apprécier l'effet de ces actions en termes de sécurité et communiquer vers les équipages et vers l'autorité.

Les données mentionnées ci-dessus doivent être désidentifiées et les évaluations conduites dans le cadre du SGS-RF ne peuvent donner lieu à aucune sanction professionnelle à l'encontre du personnel navigant.

b) Le point a (2-ii) ci-dessus concernant les mesures compensatoires mises en place devrait comprendre en particulier la mise à disposition de l'équipage par l'exploitant :

1. Dans le cadre de l'utilisation des repos réduits, d'un hôtel de proximité permettant de réduire le transport entre l'aérogare et l'hôtel à moins de 15 minutes. Si le temps de transport (t) est supérieur à 15 minutes, la limite inférieure du temps de repos programmé (TR) devrait être majorée de deux fois la différence, soit :  $TR = 7 \text{ h } 30 \text{ min} + 2 \times (t - 15 \text{ min})$ .