

ART. 37. – Les fosses utilisées pour la visite et la réparation de tous les véhicules automobiles doivent être pourvues d'un escalier d'accès à chacune de leur extrémité. Ces escaliers doivent être entièrement dégagés quand les véhicules seront en place.

Le véhicule en stationnement sur la fosse doit être disposé de façon à pouvoir être déplacé rapidement en cas de besoin.

Un extincteur doit être installé dans chaque fosse.

ART. 38. – Les empilements de caisses, sacs, planches, balles de crin végétal, briques et autres matériaux ou objets, doivent être conditionnés de manière à éviter leur chute ou effondrement.

Les salariés ne doivent pas passer directement d'une pile à l'autre, sauf si les piles se touchent entre elles. Cette prescription leur sera rappelée par un avis apparent rédigé en arabe et en français et affiché dans les locaux où sont effectués les empilements.

L'accès au sommet des empilements doit se faire par le biais d'un plat penchant constitué par deux madriers au moins soigneusement entretoisés.

ART. 39. – Il est interdit aux salariés portant des vêtements non ajustés ou flottants de s'installer près des machines ou des pièces mobiles de machines

Chapitre VII

Dispositions diverses

ART. 40. – L'employeur est tenu d'afficher le règlement intérieur de l'établissement dans les locaux où se font le recrutement et la paie des salariés et de veiller à son exécution.

ART. 41. – Cet arrêté entre en vigueur dès la date de sa publication au *Bulletin officiel* et abroge à compter de la même date, toutes les dispositions qui en sont contradictoire, notamment l'arrêté du 15 safar 1372 (4 novembre 1952) déterminant les mesures générales de protection et de salubrité applicables à tous les établissements dans lesquels est exercée une profession commerciale, industrielle ou libérale.

Rabat, le 6 jourmada I 1429 (12 mai 2008).

JAMAL RHMANI.

Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 jourmada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS,

Vu le dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 notamment son annexe 6 ;

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment ses articles 38 et 39,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Le présent arrêté a pour objet de fixer les dispositions régissant la durée du travail du personnel navigant professionnel.

Ces dispositions et les conditions de leur application sont définies dans l'annexe du présent arrêté.

ART. 2. – Les exploitants d'aéronefs et le personnel navigant concernés doivent observer les prescriptions figurant dans l'annexe susvisée.

ART. 3. – Le présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel*, prend effet à compter du 1^{er} novembre 2008 et abroge à compter de la même date l'arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 344-69 du 28 mai 1969 relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.

ART. 4. – Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Rabat, le 17 jourmada I 1429 (23 mai 2008).

KARIM GHELLAB.

*

* *

ANNEXE

Article Premier

Obligations de l'exploitant

L'exploitant doit établir, pour les membres d'équipage, des arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos. A cet effet, il doit s'assurer que pour tous ses vols :

1) les arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos sont conformes aux lois et règlements applicables en matière de travail et aux dispositions de la présente annexe ;

2) les vols sont planifiés de manière à pouvoir être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol et aux temps de vol et de rotation ;

3) les tableaux de service sont élaborés et diffusés suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié.

L'exploitant doit désigner une base d'affectation pour chaque membre d'équipage.

Pour ce faire il doit évaluer le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tenir dûment compte des effets cumulatifs de service longs entrecoupés d'un repos minimum.

L'exploitant doit programmer les temps de service de manière à éviter des pratiques indésirables comme celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ou une mise en place des membres d'équipage, ce qui entraîne des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail.

Il doit prévoir des jours locaux sans service et en informer préalablement les membres d'équipage.

Dans tous les cas, l'exploitant doit veiller à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre à l'équipage de récupérer des effets des temps de service précédents et d'être suffisamment reposé au début du temps de service de vol suivant.

Il doit veiller également 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.

Article 2

Responsabilités des membres d'équipage

Un membre d'équipage ne doit pas exercer un service à bord d'un avion s'il sait qu'il est fatigué ou susceptible d'être fatigué ou s'il ne se sent pas en état et que la sécurité du vol pourrait en être affectée.

Les membres d'équipage utilisent au mieux les possibilités et les installations mises à leur disposition pour leur repos et ils organisent et utilisent leurs temps de repos à bon escient.

Article 3

Adaptations

La direction de l'aéronautique civile (DAC) peut accorder des dérogations aux dispositions spécifiées dans la présente annexe en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée.

Tout exploitant est tenu de démontrer à la DAC, 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.

Article 4

Définitions

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1) *Equipage renforcé* : Un équipage de conduite dont le nombre de membres est supérieur au nombre minimal requis pour l'exploitation de l'avion et au sein duquel chaque membre de l'équipage de conduite peut quitter son poste et être remplacé par un autre membre de l'équipage de conduite ayant la qualification appropriée ;

2) *Temps de vol cale à cale* : Le temps écoulé entre le moment où l'avion se déplace de son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise sur la position de stationnement désignée et que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés ;

3) *Pause* : Une période exempte de tout service compté comme temps de service, étant inférieure à un temps de repos ;

4) *Service* : Toute tâche que doit effectuer un membre d'équipage en rapport avec l'activité d'un titulaire d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE) ;

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

6) *Temps de service de vol (TSV)* : Toute période au cours de laquelle une personne exerce à bord d'un avion en tant que membre de son équipage. Ce temps est compté depuis le moment où le membre d'équipage doit se présenter, à la demande d'un exploitant, pour un vol ou une série de vols et se termine à la fin du dernier vol au cours duquel le membre d'équipage est en fonction. Elle correspond au minimum à une heure avant le moment où l'avion se déplace de son lieu de stationnement en vue de décoller pour le premier vol jusqu'à trente minutes après le moment où il s'immobilise sur la position de stationnement désignée et que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés après le dernier vol ;

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

8) *Jour local* : Une période de 24 heures commençant à 00h00, heure locale ;

9) *Nuit locale* : Une période de 8 heures comprise entre 22h00 et 08h00, heure locale ;

10) *Un jour isolé sans service* : Un jour isolé sans service comprend deux nuits locales. Un temps de repos peut être inclus dans ce jour ;

11) *Membre d'équipage en fonction* : Un membre d'équipage effectuant son service à bord d'un avion pendant tout ou partie d'un vol ;

12) *Mise en place* : Le transport, d'un lieu à un autre, sur instruction de l'exploitant, d'un membre d'équipage qui n'est pas en fonction, à l'exclusion du temps de trajet.

Est considéré comme « temps de trajet » : le temps nécessaire au membre d'équipage pour se rendre de son domicile à un lieu désigné où il doit se présenter et vice versa, ainsi que le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

13) *Temps de repos* : Une période ininterrompue et définie, pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve à l'aéroport ;

14) *Réserve* : Une période définie pendant laquelle l'exploitant demande à l'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou un autre service sans qu'un repos intervienne entre-temps ;

15) Phase basse du rythme circadien : La phase basse du rythme circadien est la période comprise entre 02h00 et 05h59. Dans une bande de trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation. Au-delà de ces trois fuseaux horaires, la phase basse du rythme circadien a pour référence l'heure de la base d'affectation pour les 48 premières heures qui suivent la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation, puis l'heure locale par la suite ;

16) Vol médical d'urgence : un vol dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant :

- du personnel médical ;
- ou des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ;
- ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.

Article 5

Limitations de vol et de service

1) Heures de service cumulatives :

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

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

2) Limites du nombre total d'heures de vol cale à cale :

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

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

Article 6

Temps de service de vol quotidien maximum

L'exploitant d'aéronefs doit indiquer des heures de présentation qui prennent en compte le temps nécessaire à la réalisation de tâches au sol liés à la sécurité.

Le temps de service de vol ou TSV quotidien maximum est de 13 heures.

Toutefois, ces treize(13) heures sont réduites de trente (30) minutes pour chaque étape à partir de la troisième, la réduction maximale totale étant de deux heures.

Lorsque le TSV commence dans la phase basse du rythme circadien, le temps maximum prévu aux alinéas 2 et 3 ci-dessus est réduit de 100 % de la période incluse dans cette phase, jusqu'à un maximum de deux heures.

Lorsque le TSV se termine dans la phase basse du rythme circadien ou l'inclut entièrement, le temps maximum de service de vol prévu aux alinéa 2 et 3 ci-dessus est réduit de 50 % de la période incluse dans cette phase.

Pour les exploitants en mono pilote, les dispositions ci-dessus s'appliquent à l'exception de l'alinéa 4 de l'article 7. En outre, en IFR, la somme des temps de vol cale à cale ne dépasse pas 6 heures et la durée cale à cale maximale des étapes est égale à :

- a) quatre (4) heures si l'avion est équipé d'un pilote automatique complet en bon état de fonctionnement ;
- b) deux (2) heures dans les autres cas.

Pour les vols médicaux d'urgence, les dispositions du présent article s'appliquent à l'exception de l'alinéa 4 de l'article 7 et des alinéas 1 et 2 de l'article 8.

Article 7

Prolongations du temps de service de vol quotidien

Le TSV quotidien maximum peut être prolongé d'une heure au maximum :

Les prolongations ne sont pas autorisées pour un TSV de référence de six étapes ou plus.

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

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

Le nombre maximum de prolongations est de deux dans toute période de sept jours consécutifs.

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

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

Pour l'équipage de cabine affecté à un vol ou à une série de vols, 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, sans que cette différence puisse dépasser une heure.

Article 8

Fiabilité opérationnelle

Les horaires programmés doivent permettre d'accomplir les vols conformément au TSV maximum autorisé.

A cet effet, les exploitants doivent prendre les mesures nécessaires pour modifier l'horaire ou la constitution d'équipages, au plus tard lorsque la durée réelle des opérations dépasse le TSV sur plus de 33 % des vols réalisés dans l'horaire concerné au cours d'un programme horaire saisonnier.

Article 9

Mise en place

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

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

Une étape de mise en place suivant immédiatement une étape de service est prise en compte pour le calcul du repos minimal défini ci-après à l'article 11.

Article 10

*Temps de service de vol prolongé :**Cas du service fractionné*

Un temps de service de vol comprenant une pause peut être prolongé dans les conditions suivantes :

1) la durée de la pause est comprise entre 3 et 10 heures en continu ;

2) au moins 48 heures se sont écoulées depuis l'arrivée de chaque membre d'équipage dans le fuseau horaire du point de départ du service fractionné, si un précédent service de vol l'a éloigné de plus de trois fuseaux horaires de son point de départ ;

3) le TSV excède le TSV quotidien maximum de moins de la moitié de la durée de la pause minorée de 30 minutes, soit : $TSVSF < TSV_{max} + 1/2(\text{pause} - 30 \text{ min})$;

4) l'exploitant doit mettre à la disposition de l'équipage :

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

(ii) si la pause est comprise dans un temps d'escale cale à cale de 6 heures ou plus, une chambre, sauf circonstances exceptionnelles et ponctuelles.

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

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

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

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

(vi) et aucun passager n'est à bord .

5) l'exploitant doit s'assurer que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer pendant la pause ;

6) l'exploitant doit mettre en place un système de gestion du risque lié à la fatigue.

Article 11

Dispositions relatives au repos

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

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

L'exploitant doit veiller à ce que les effets du décalage horaire sur les membres d'équipage soient compensés par du temps de repos supplémentaire, conformément aux dispositions suivantes :

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

A l'issue d'un service de vol qui éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires du point de départ de ce service de vol, ou s'il s'agit d'un temps de service de vol prolongé au titre de l'article 13, le repos prévu à l'alinéa 2 du présent article doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 14 heures.

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

(i) à l'issue d'une série de services de vol, dont l'un au moins comporte une étape de plus de 3 000 milles marins (NM) ou éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires, le temps de repos prévu à l'alinéa 1 du présent article, au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 36 heures, dont deux nuits locales ;

(ii) à l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre de l'article 13 ci-dessous, le temps de repos prévu à l'alinéa 1 du présent article , au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 48 heures, dont deux nuits locales.

Sans préjudice des dispositions des premier et second alinéas du présent article, la DAC peut accorder un temps de repos réduit lorsque les services de vol ne comportent pas de vols de plus de 3 heures cale à cale ; et le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de deux fuseaux horaires de sa base d'affectation.

Aux fins du présent article, on appelle « insuffisance » la différence entre le temps de repos minimal prévu à l'alinéa de l'article 11 et le temps de repos réduit programmé.

Cet accord est soumis au respect, par l'exploitant, des dispositions suivantes:

1) Lorsqu'il s'agit d'un repos réduit :

– le temps de repos programmé n'est pas inférieur à 7 h 30 dont au moins 2 heures sont comprises dans la phase basse du rythme circadien ;

- l'exploitant ne programme pas plus de deux repos réduits entre deux périodes de repos de 36 heures incluant deux nuits locales chacune ;
- le nombre d'étapes en service effectuées avant un repos réduit est de cinq au maximum. Le nombre d'étapes en service effectuées après un repos réduit est de trois au maximum ;
- le TSV quotidien maximum suivant un repos réduit est raccourci de l'insuffisance ;
- après un repos réduit et le service de vol qui s'ensuit, le temps de repos avant d'entreprendre un nouveau temps de service de vol est obligatoirement supérieur ou égal au temps de repos minimal spécifié à l'alinéa 1 du présent article, allongé de l'insuffisance. Il inclut une nuit locale ;
- lorsque le repos est pris à la base d'affectation, il ne peut être réduit ;
- les dispositions des paragraphes de l'article 14 « circonstances imprévues pendant les opérations de vol effectives – pouvoir discrétionnaire du commandant de bord » ne peuvent pas, dans le cadre du présent article, avoir pour conséquence de réduire le temps de repos réduit en deçà de 7 h 30 effectives ;
- l'exploitant doit s'assurer que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer conformément aux dispositions de l'article 17.

2) Lorsqu'il s'agit d'un repos réduit suivant un service fractionné :

Outre le respect des dispositions du 1) du présent alinéa et des dispositions relatives au service fractionné énoncées à l'article 10 ci-dessus, un TSV prolongé comportant une pause peut être suivi d'un repos réduit uniquement si :

- la durée de la pause dépasse 4 heures en continu ;
- l'équipage est en fonction sur au plus quatre étapes ;
- le service de vol qui suit ne comporte qu'une seule étape.

Dans tous les cas, l'exploitant doit mettre en place un système de gestion du risque lié à la fatigue.

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

Article 12

Temps de repos

L'exploitant d'aéronefs doit s'assurer que le repos minimum accordé conformément aux dispositions ci-dessus est porté périodiquement à un temps de repos hebdomadaire de 36 heures comprenant deux nuits locales, de sorte qu'il ne s'écoule pas plus de 168 heures entre la fin d'un temps de repos hebdomadaire et le début du suivant. La seconde de ces nuits locales peut commencer à 20 h 00 si le temps de repos hebdomadaire est d'au moins 40 heures. Toutefois, l'usage de cette faculté est limité à deux fois par période de 28 jours par membre d'équipage.

Article 13

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

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

1) Pour l'équipage de conduite :

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

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

Au-delà de 18 heures, le temps de service de vol ne pourra être prolongé qu'avec l'autorisation de la DAC. Dans ce cas, des mesures d'accompagnement doivent comprendre au minimum le doublement de l'équipage de conduite complet, un nombre suffisant de couchettes et la mise en place d'un système de gestion du risque lié à la fatigue.

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

2) Pour l'équipage de cabine :

Lorsque l'exploitant met à la disposition des membres d'équipage de cabine des facilités de repos, le temps de service de vol maximum doit être porté à :

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

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

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

Article 14

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

Compte tenu de la nécessité d'un contrôle particulier des cas visés ci-après, au cours de l'opération effective de vol, qui commence à l'heure de présentation, les limites des temps de service de vol et de service et les temps de repos prévus dans le présent arrêté peuvent être modifiées en cas de circonstances

imprévues. De telles modifications doivent être acceptables par le commandant de bord après consultation de tous les autres membres de l'équipage et, en tout état de cause, ces modifications doivent respecter les conditions suivantes :

a) Le TSV maximum prévu à l'alinéa 4 de l'article 7 ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l'équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le temps maximum de service de vol peut être augmenté de trois heures au maximum ;

b) Si, au cours de l'étape finale d'un TSV, des circonstances imprévues surviennent après le décollage, entraînant un dépassement de la prolongation autorisée, le vol peut être poursuivi jusqu'à la destination prévue ou vers un aéroport de décollage ;

c) Le temps de repos qui succède au TSV peut être réduit, mais ne doit en aucun cas être inférieur au repos minimum tel que défini à l'article 11 alinéa 2 ci-dessus ;

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

e) L'exploitant d'aéronefs doit s'assurer que :

- le commandant de bord fait rapport à l'exploitant chaque fois qu'un TSV est prolongé à sa discrétion ou qu'un temps de repos est effectivement réduit ; et
- lorsque la prolongation d'un TSV ou la réduction d'un temps de repos est supérieure à une heure, une copie du rapport dans lequel l'exploitant doit inclure ses observations, est adressée à la DAC au plus tard 28 jours après l'événement.

Article 15

Réserve

Un membre d'équipage est de réserve à l'aéroport dès sa présentation au lieu où il doit normalement se présenter jusqu'à la fin de la période de réserve notifiée ;

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

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

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

Lorsque la réserve à l'aéroport est immédiatement suivie d'un service de vol, le temps de réserve à l'aéroport s'ajoute à la période de service visée aux premier et second alinéa de l'article 11 ci-dessus, aux fins du calcul du temps de repos minimum ;

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

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

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

L'exploitant doit respecter les dispositions suivantes :

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

b) l'heure à laquelle la réserve commence et celle à laquelle elle se termine sont fixées et communiquées à l'avance ;

c) toute réserve se déroulant ailleurs qu'en un lieu où le personnel navigant est tenu de se présenter est une astreinte ;

d) la durée maximale de toute astreinte est de 24 heures ;

e) lorsque le temps de réserve consiste en une astreinte, il est sans effet sur le temps de service de vol attribué dans le cadre de la réserve ;

f) lorsque le temps de réserve consiste en une astreinte, il est sans effet sur le décompte des heures de service cumulatives visées à l'article 5.

Article 16

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

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

a) les temps de vol cale à cale ;

b) le début, la durée et la fin de chaque temps de service ou de service de vol ;

c) les temps de repos et les jours libres sans aucun service; et qu'ils sont conservés de façon à garantir le respect des exigences prévues par le présent arrêté; des copies de ces relevés sont mises à la disposition d'un membre d'équipage à sa demande.

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

a) temps de vol cale à cale ;

b) début, durée et fin de chaque temps de service ou service de vol ;

c) temps de repos et jours libres sans aucun service.

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

Les registres sont conservés pendant au moins quinze mois à compter de la date du dernier service réalisé du mois.

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

Article 17

Alimentation

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