5. Projets européens sur règles temps de vol (FTL)

3 et 4 juillet 2013

Règles temps de vol (FTL)

1. Situation réglementaire actuelle
2. Fondements des évolutions envisagées
3. Place des évolutions dans le dispositif réglementaire européen
4. Types d'exploitants /d'exploitation concernés
5. Calendrier des évolutions pour
   i. le transport aérien commercial, par avion, régulier ou sur modules > 19 pax ;
   ii. les autres types d'exploitants/d'exploitation.
6. Date d'application et contenu des futures règles pour le transport aérien commercial, par avion, régulier ou sur modules > 19 pax
7. Principales difficultés pour les exploitants
8. Flexibilités
9. D'autres changements à venir?

Règles temps de vol (FTL)

1. Situation réglementaire actuelle - Règles de sécurité (1/3)

CAT avions

CAT hélicoptère

Autres types d'exploitation

- <u>CAT avion</u>
  - sous partie Q de l'EU OPS – 5 domaines soumis à subsidiarité
  - Ces 5 domaines sont réglementés par l'arrêté du 25 mars 2008 (service fractionné, compensation du décalage horaire, repos réduits, augmentation des temps de service de vol permis par les renforts d'équipages et réserves)

    Ces 5 domaines font l'objet de dispositions spécifiques, dans ce même arrêté, pour :
    - Les vols médicaux d'urgence
    - Les vols « taxi (sur avions de MCTOM < 10t ou MOPSC $\leq$ 19)
    - Les vols monopilote

Règles temps de vol (FTL)

1. Situation réglementaire actuelle - Règles de sécurité (2/3)

- <u>CAT Hélicoptère</u>
  - Arrêté du 9 août 2007 relatif au contrôle technique des opérations aériennes civiles d'urgence par hélicoptère.
    - → *Règles sociales/de sécurité*
    - → *Organise les permanences*
  - Autre type de CAT par hélicoptère : aucune règle FTL

- <u>Autres types d'exploitation</u>
  - CAT ballons : aucune règle FTL
  - En non CAT, les conditions techniques d'utilisation des aéronefs en aviation générale sont contenues dans l'arrêté du 24 juillet 1991 : aucune règle FTL (y compris pour les activités particulières)

Règles temps de vol (FTL)

1. Situation réglementaire actuelle - Règles droit du travail (3/3)

- Règles contenues dans le code de l'aviation civile (art. D. 422-1 à 15)
- Elles encadrent les temps de vol (bloc-bloc) « quotidiens », mensuels, trimestriels, annuels ainsi que les temps d'arrêt « quotidiens » et jours d'inactivité
- Mesures distinctes en fonction du type d'exploitation :
  - Section 2 : entreprises exploitant des services réguliers ou non avec au moins un aéronef de MCTOM $\geq$ 10t ou MOPSC $\geq$ 20 sièges)
  - Section 3 : entreprises exploitant des services non réguliers utilisant des aéronefs de MCTOM < 10t et MOPSC < 20 sièges)
- Fondements : temps de vol bloc-bloc (TV), repos augmentés de manière non linéaire (au moins 3*TV pour TV > 6h)…
- Pour les entreprises de la seule section 1, le D. 422-6 dispose cependant que d'autres règles peuvent être appliquées sous réserve d'agrément

Règles temps de vol (FTL)

2. Fondements des évolutions envisagées

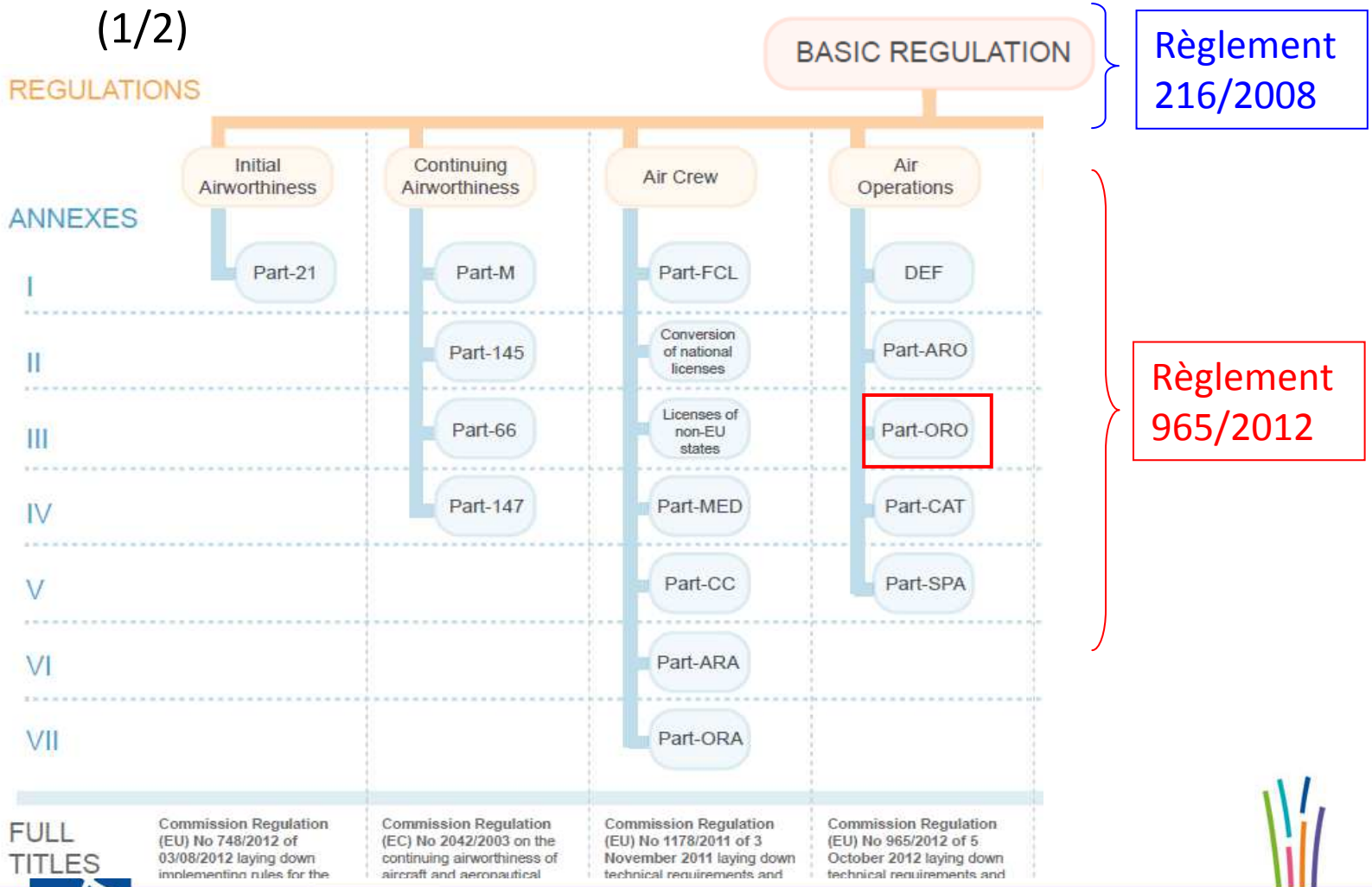
Le règlement 3922/91 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (dont l'annexe III est l'EU OPS) indique :

Article 8 bis :

- *« 1. Au plus tard le 16 janvier 2009, l'Agence européenne de la sécurité aérienne réalise une évaluation scientifique et médicale des dispositions de l'annexe III, sous-partie Q et, s'il y a lieu, sous-partie O »*
  - → *Etude Moebus*
- *« 2. […] l'Agence européenne de la sécurité aérienne assiste la Commission dans l'élaboration des propositions de modification des dispositions techniques applicables de l'annexe III, sous-partie O et sous-partie Q »*
  - → *Définition de nouvelles règles*

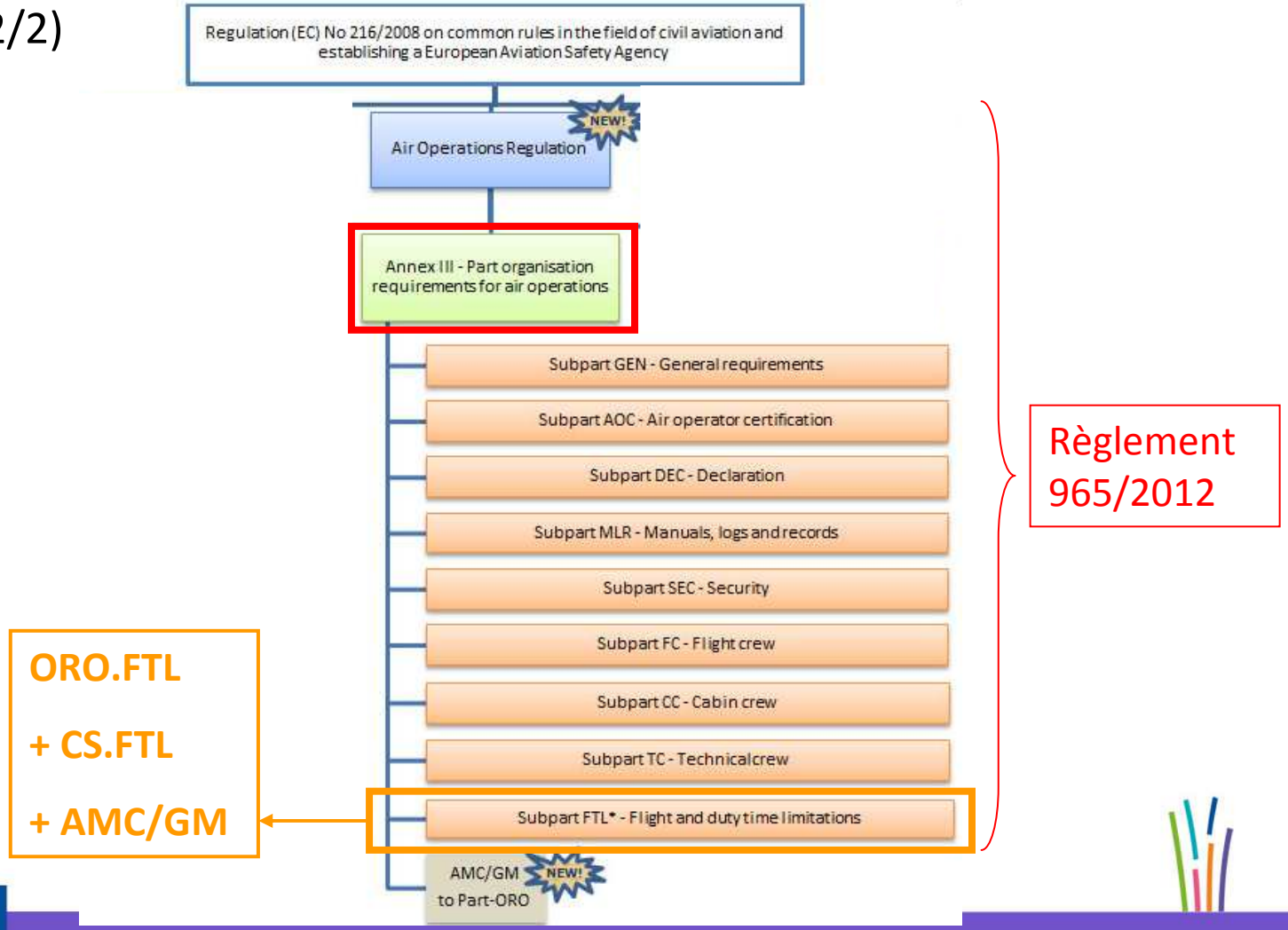
Règles temps de vol (FTL)

3. Place des évolutions dans le dispositif réglementaire européen (1/2)



Règles temps de vol (FTL)

3. Place des évolutions dans le dispositif réglementaire européen (2/2)



Règles temps de vol (FTL)

4. Types d'exploitants /d'exploitation concernés

Le mandat de l'Agence était donc, dans un premier temps, de :

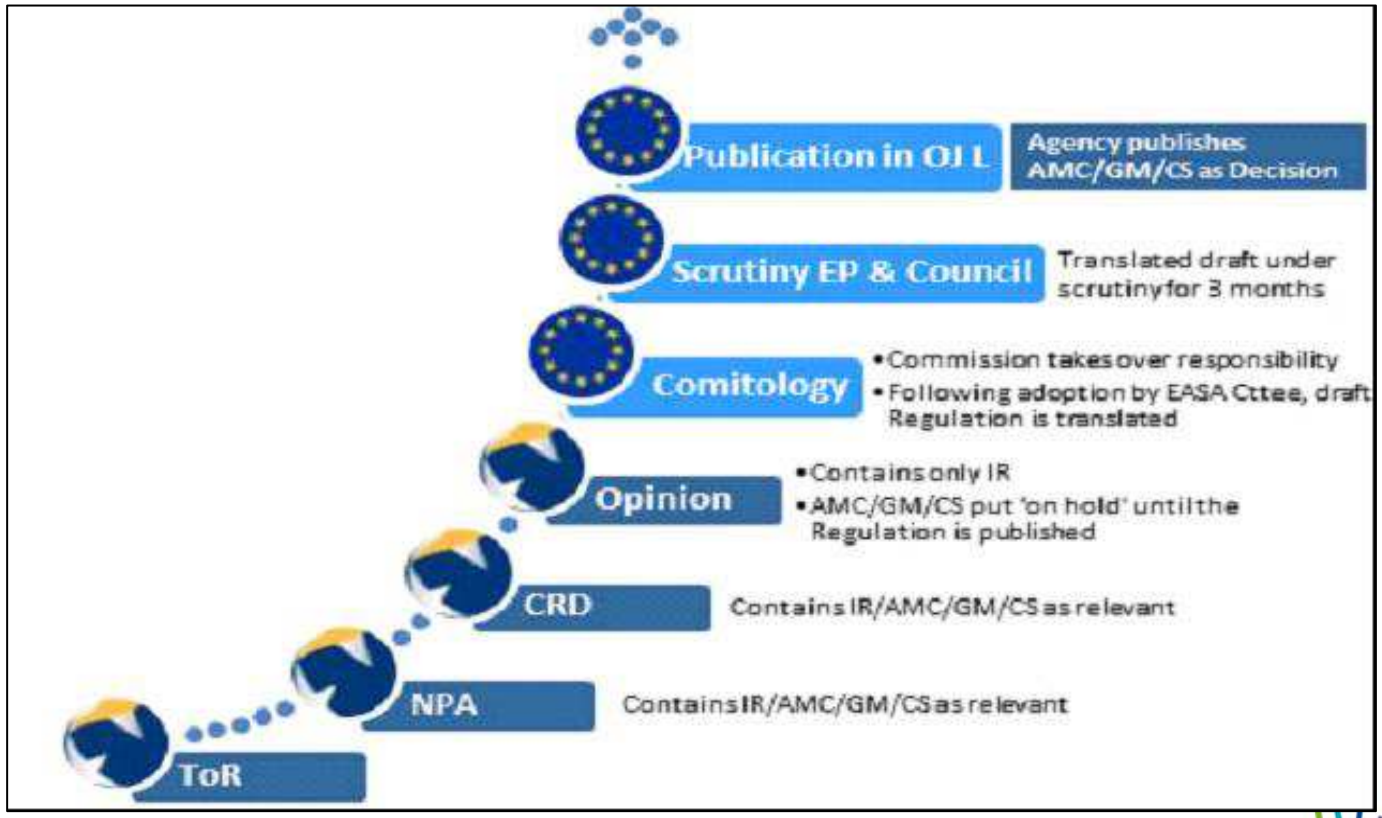
- Pour les avions exploités en CAT
  - réviser la sous-partie Q de l'EU-OPS,
  - proposer des règles harmonisées dans les 5 domaines laissés jusqu'à présent à la compétence des États (repos réduits, réserves…).

  Règles spécifiques pour chacune des exploitations ci-dessous :
  - les exploitants d'avions sur lignes régulières ou avec avions de MOPSC > 19
  - les exploitants d'avions « air taxi », effectuant du transport à la demande et avec des avions de MOPSC < 19
  - service médical d'urgence par avion

- Pour hélicoptères exploités en CAT
  - Proposer des règles pour service médical d'urgence par hélicoptère
  - Proposer des règles pour le CAT autre que le service médical d'urgence

Règles temps de vol (FTL)

5. Calendrier des évolutions pour
   i. le transport aérien commercial, par avion, régulier ou sur avions de MOPSC > 19



Règles temps de vol (FTL)

5. Calendrier des évolutions pour

ii. les autres types d'exploitants/d'exploitation.

Issue 2 - Update April 2013			New RM procedure		
Publication (Indicative dates)	TOR	NPA	CRD	CRD with Opinion (or Decision if only CS)	Decision after Opinion
A & H EMS RMT.0346	2012 16 March Common meeting 18 April	2013 Q3 2013 Quarter 4	2014 Q1	2015 Quarter 1	One year later
A Air Taxi RMT.0429	2012 21 August	2014 Quarter 1	2014 Q3	2015 Q3 2015 Quarter 1	One year later
H Other CAT ops by H RMT.0430	2013 Q3 2014 Quarter 1	2015 Q1 2015 Quarter 3	2015 Q3	2016 Quarter 3	One year later

En général, applicabilité entre 1 et 2 ans après publication des opinions et décisions

: Avancement actuel

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (1/9)

- Régles de mise en oeuvre (IR), certification specification (CS) et AMC/GM
- Article 3 du règlement qui modifie le règlement opérationnel n° 965/2012:

  « 1) This Regulation shall enter into force on the 20th day following that of its publication in the Official Journal of the European Union. It shall apply from [2 years after its entry into force]. »

- Si vote positif en comité EASA le 11 juillet 2013 et non veto parlement/conseil européen par la suite, parution courant 2014
- D'où, pour les exploitants CAT régulier ou d'avions de MOPSC > 19, **applicabilité 2016**
  - Les exploitants d'avions « Air taxi » ou utilisés pour urgences médicales ou d'avions monopilote demeureront sous régime EU OPS (sous-partie Q) et arrêté du 25/03/2008 jusqu'à publication des règles européennes les concernant

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (2/9)

<u>Différences par rapport à la sous partie Q (cf. détails en dernières pages)</u>

- TSV de base 13h (en équipage de base : 2 pilotes)

→ Ramené à 11h ou 12h (ous SGS-RF) si PN non acclimaté

→ Réduction de 30 min/étape à partir de la 3ème étape (réduction non limitée)

- TSV de base pouvant être augmenté à 14h au plus deux fois entre repos périodiques (en équipage de base : 2 pilotes)

→ Maximum de nuit ramené à 11h (au lieu de 11h45, voire 12h aujourd'hui)

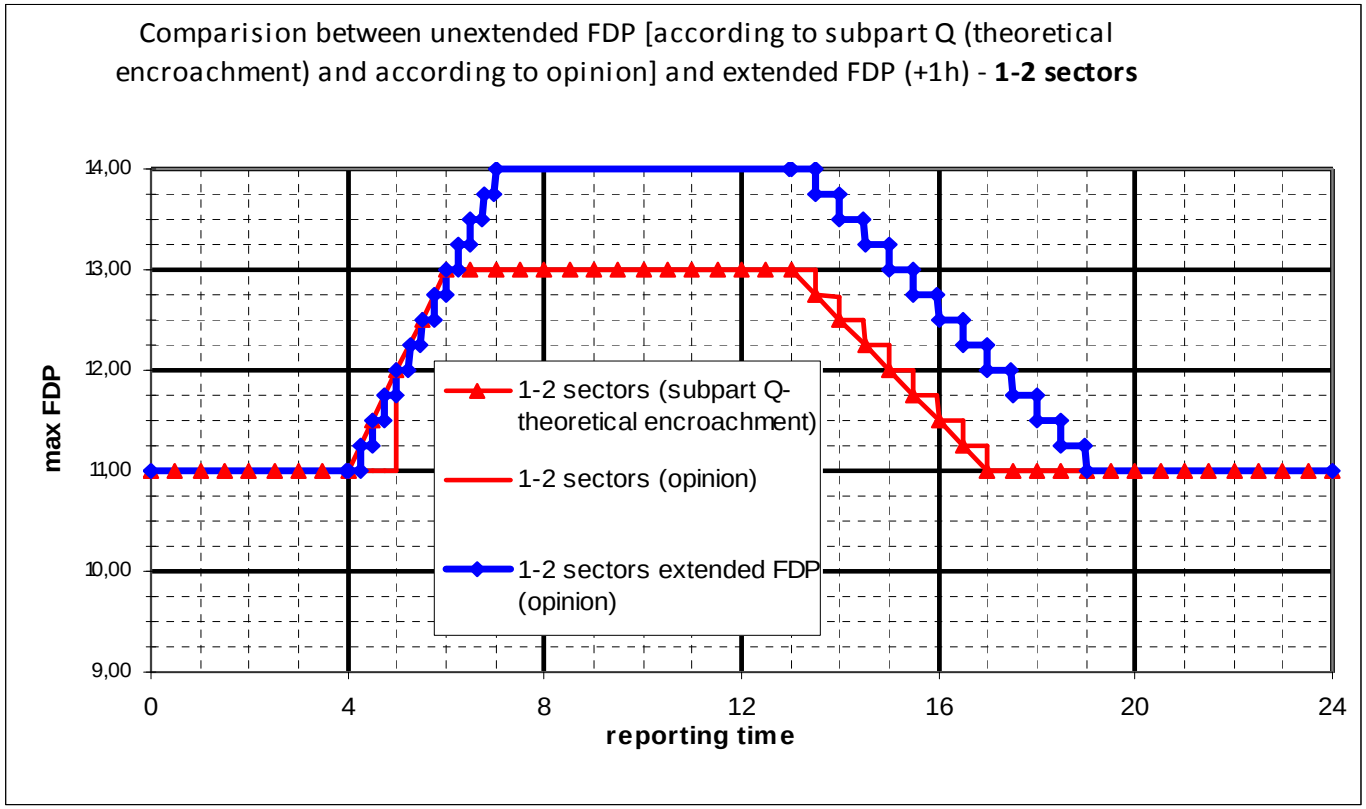
→ Non autorisé si PN non acclimaté

Illustrations dans les graphes qui suivent

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (3/9)

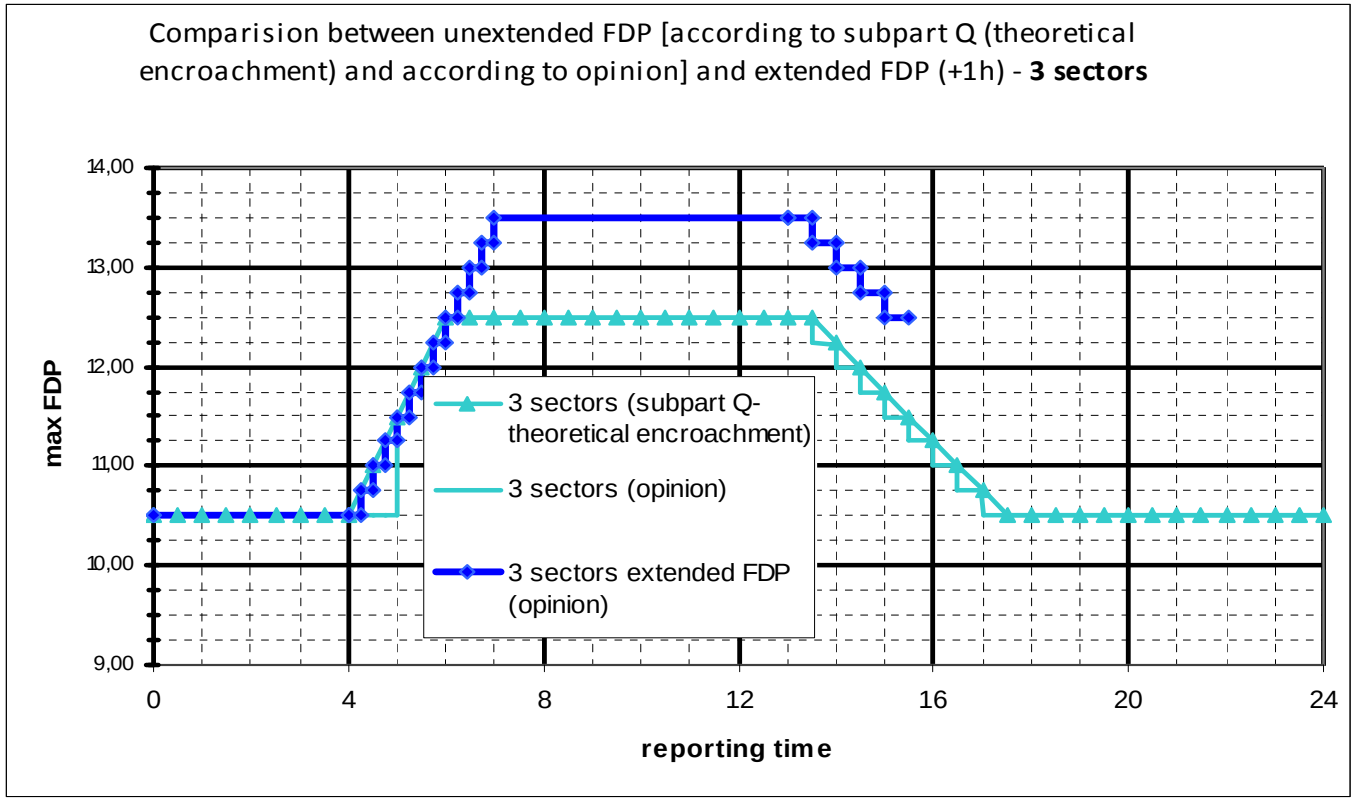
<u>Différences par rapport à la sous partie Q</u>



Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (4/9)

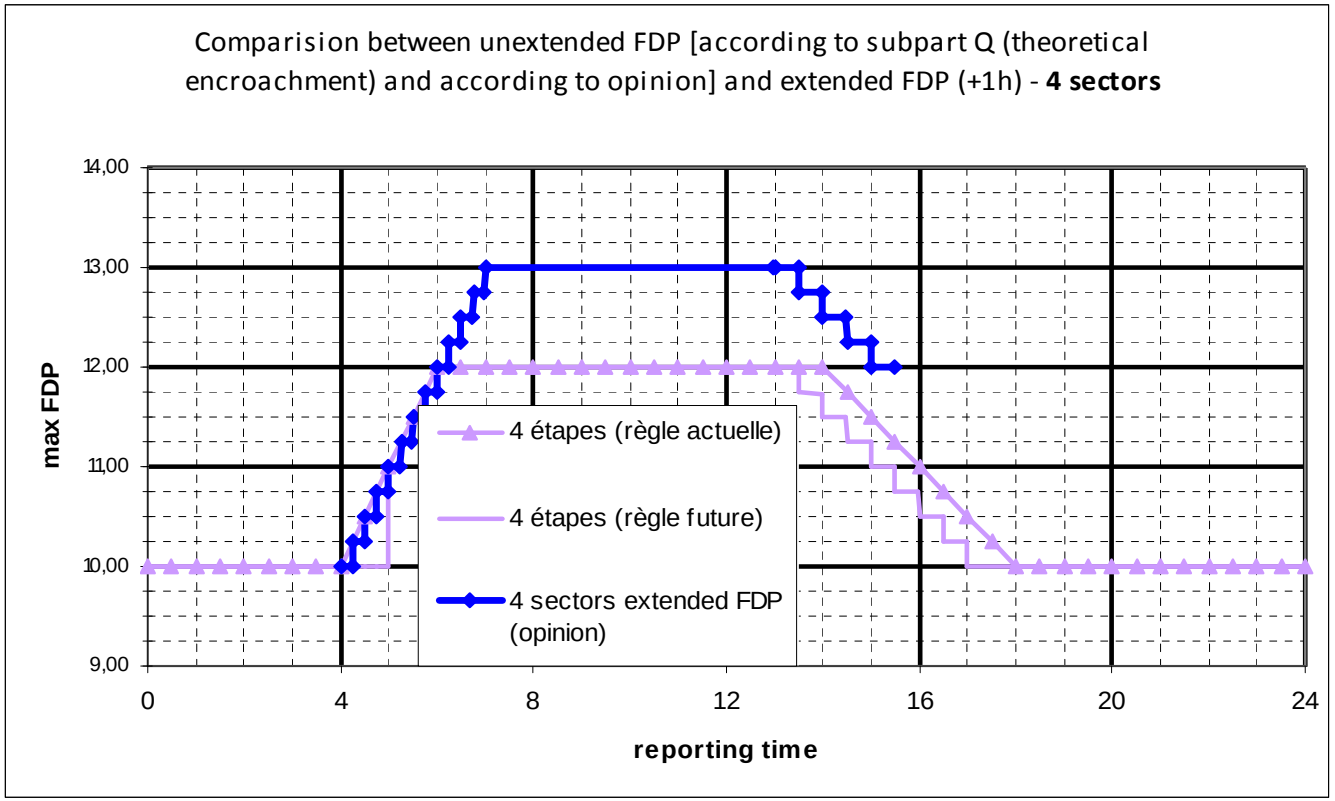
<u>Différences par rapport à la sous partie Q</u>



Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (5/9)

<u>Différences par rapport à la sous partie Q</u>



Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (6/9)

<u>Différences par rapport à la sous partie Q</u>

- Temps de repos basique (hors décalage horaire/hors renfort d'équipage)

  → Repos périodique de 36h étendu à 48h 2 fois tous les 28 jours

  → Si entre deux repos périodiques, un membre d'équipage effectue 4 services de nuit ou tardifs ou matinaux ou une combinaison quelconque de 4 de ces services, alors le second repos périodique est étendu de 36h à 60h.

  → Le repos après un service de nuit/tardif et avant un service matinal à suivre comprend une nuit locale.

- Limites de temps de service cumulées : 110h sur 14 jours glissants
- Circonstances imprévues

  → En vol : en équipage à 2, pouvoir discrétionnaire ramené à 1h si TSV étendu (14h)

  → Avant présentation et si membres d'équipage restés sur lieu de repos : le TSV peut être conservé pour des retards de moins de 4h

- Base opérationnelle : un aéroport unique

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (7/9)

<u>Différences par rapport à l'arrêté du 25 mars 2008 (cf. détails en dernières pages)</u>

- Service fractionné

→ Hôtel requis pour les PN pour tout empiètement de la fenêtre [2H;6H]

→ Pas d'exigence de gestion du risque fatigue.

- Décalage horaire (4 fuseaux horaires ou plus)

→ TSV réduit à 11h, ou 12h sous SGS-RF si PN non acclimaté

→ Repos hors base : ≥ 14h

→ Repos au retour base variable (contre 36h ou 48h aujourd'hui)

→ Alternance Est Ouest ou Ouest Est : repos de 3 nuit locales

Maximum time difference between reference time and local time where a crew member rests during a rotation	Time elapsed (h) since reporting for a rotation involving at least 4 hour time difference to the reference time			
	< 48	48 – 71:59	72 – 95:59	≥96
≤6	2	2	3	3
≤9	2	3	3	4
≤12	2	3	4	5

DRAFT

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (8/9)

<u>Différences par rapport à l'arrêté du 25 mars 2008</u>

- Repos réduit (possible si fuseau horaire escale- fuseau horaire base < 4)

  → Repos réductible à 10h à destination et 12h en base (voire 10h en base si hôtel) (au lieu de 7H30 en France)

- Extension pour repos en vol (renfort d'équipage : +1)

PNT
- → Couchette isolée du cockpit/de la cabine : TSV de 16h (contre 18h actuellement)
- → Siège inclinable (40°) séparé : TSV de 14h (contre 16h actuellement)
- → Limites ci-dessus augmentées de 1h pour vols de 1 ou 2 étapes dont une > 9h
- → repos bord : 90/120 min (120 pour pilotes aux commandes lors de l'atterrissage)

→ PNC : repos bord entre 90 min et 3h50, fonction des facilités de repos et du TSV

→ 3 étapes max

→ repos base : cf. règles décalage horaire transparent précédent

Règles temps de vol (FTL)

6. Date d'application et contenu et de la future réglementation - Avions exploités en CAT régulier ou avions de MOPSC > 19 (9/9)

<u>Différences par rapport à l'arrêté du 25 mars 2008</u>

- Réserves (« standby »)
  - À l'aéroport (pas de durée max)
    - → Le TSV démarre après 4h de réserve
    - → Réserve + temps de service de vol ≤ 16h
  - Hors aéroport (durée max : 16h)
    - → Le TSV démarre après 6h de réserve (8h pour service fractionné et pour les TSV avec équipages renforcés)
    - → 25% de la réserve compte dans le caclul des limitations de TS cumulées
- Astreinte (« reserve »)
  - → Disponibilité du membre d'équipage avec un préavis de 10h
  - → Période de non contactabilité de 8h à définir par l'exploitant
  - → Le TSV ne démarre qu'à la présentation
  - → Astreinte non comptabilisée pour le calcul des limitations de TS

Règles temps de vol (FTL)

7. Principales difficultés pour les exploitants

- Repos réduits (en France, repos réductible à 7h30)
  - Utilisation sur les destinations régionales (ex : obligations de service public)
  - Pour une arrivée à 22H00, départ avion le lendemain vers 9h00 au plus tôt…
- Équipage renforcé
  - Dispositions orientée longs courriers
  - Conséquences sur des liaisons loisir vers l'Afrique du nord par exemple : sièges repos non adaptés, temps de service de vol maximum réduit…
- Réserves hors aéroport (durée maximale de 24h en France)
  - Réserves longues incompatibles avec des TSV longs à suivre (car le TSV démarre au bout de 6h/8h indépendamment de l'assignation ou non d'un vol)
  - Conséquence : multiplication du nombre de membres d'équipage en réserve

… Mais un projet cependant jugé insuffisant par les syndicats

Règles temps de vol (FTL)

8. Flexibilités

- Article 14 du règlement de base n° 216/2008 pour les règles de mise en œuvre (référencées ORO.FTL…) : mesures dérogatoires
  - Paragraphe 4 en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée
  - Paragraphe 6 pour un niveau de protection équivalent (équivalent de sécurité)

- Article 22 du même règlement n° 216/2008 pour « certification specifications (référencées CS.FTL…) : approbation de régimes individuels
  - *« b) un État membre peut approuver des régimes individuels de spécification de temps de vol qui s'écartent des spécifications de certification visées au point a). En pareil cas, l'État membre notifie sans retard à l'Agence, à la Commission… »*
  - ARO.OPS.235 Approval of individual flight time specification schemes :
    « d) Approved deviations […] shall be subject, after being applied, to an assessment to determine whether such deviations […] should be confirmed […]. The competent authority and the Agency shall conduct an independent assessment based on information provided by the operator. The assessment shall be proportionate […], based on scientific principles and knowledge. »

Règles temps de vol (FTL)

9. D'autres changements à venir?

L'article 3 du futur règlement concernant la CAT par avion régulier indique

« No later than [3 years after this Regulation applies] the Agency shall conduct a review of the effectiveness of the provisions concerning flight and duty time limitations and rest requirements contained in […] this Regulation.

This review shall involve scientific expertise and shall be based on operational data gathered, with the assistance of Member States, on long term basis after this Regulation applies.

This review shall assess the impact on aircrew alertness of at least the following:

- *duties of more than 13 hours at the most favourable time of the day;*
- *duties of more than 10 hours at less favourable time of the day;*
- *duties of more than 11 hours for crew members in an unknown state of acclimatisation;*
- *duties including a high level of sectors (more than 6);*
- *on-call duties such as standby or reserve immediately followed by flight duties;*
- *disruptive schedules. »*

FIN

	Règles actuelles européenne (EU OPS) et française (arrêté 25 03 2008) future européenne (CRD FTL)		
	EU OPS	**Opinion et projet de Décision CS FTL/AMC/GM**	**Observations**
TSV max de base	**13h** _ Réduction 30 minutes/étape de la 3ème étape jusqu'à la 6ème étape (pour 6 étapes TSV=11h) _ Réduction pour empiètement fenêtre 02h00-05h59 ex : pour présentation à 5h00 (empiètement = 1h), TSVmax = 13h-1h=12h _Pas de réduction au-delà de la 6ème étape	Des changements notables (ORO FTL.205 (b), p.10 et 11): _Si PN acclimatté : 13h (idem EU OPS) **Si PN non accimatté : 11h ou 12h** (12h si le FRM* le permet) **Fatigue Risk Management ou SGS-RF en français* *Pour la notion d'acclimatation cf ORO.FTL.105* _Par rapport à l'EU-OPS, changement de mode de calcul de la réduction pour empiètement sur la fenêtre 02h00-05h59. Pour un départ l'après-midi, TSV moindre (cf. observation) _Réduction de 30 minutes/étape au-delà de la 6ème étape également	**Pour PN acclimaté**, pour une présentation à 13h30, TSV réduit par rapport à l'EU-OPS, jusqu'à : - 0h15 par rapport à celui de la NPA pour un service à 3 étapes - 0h30 par rapport à celui de la NPA pour un service à 4 étapes - 0h45 par rapport à celui de la NPA pour un service à 5 étapes - 1h00 par rapport à celui de la NPA pour un service à 6 étapes (cf. tableaux associés) Nombre d'étapes limité à 4 pour les services de nuit (services empiétant sur tout ou portion de [2h00;4h59) Prise en compte de la mise en place identique à l'EU-OPS (ORO.FTL.215, p.13)
TSV étendu sans renfort équipage	**13h+1h** _ 2 extensions par période de 7 jours _ Augmentation de 2h des repos avant et après service étendu... _ Nombre de secteurs conditionné par l'empiètement du WOCL (5 secteurs ou moins si WOCL non empiété, 4 secteurs ou moins si WOCL empiètement ≤ 2h 2 secteurs ou moins si WOCL empiètement > 2h)	Reprise des dispositions EU-OPS dans les IR OPS (ORO FTL.205 (d), p.11) avec limitations complémentaires : _Par rapport à l'EU-OPS, **limitation de la possibilité des extensions de nuit** (CS FTL.1.205 §2). Par exemple: pour 1 ou 2 étapes, pas d'extension autorisée entre 19h00 et 6h14; pour 4 étapes, pas d'extension à partir de 16h30 et jusqu'à 6h14 _Le PN doit être acclimaté pour être prgrammé sur des TSV étendus Pas de combinaison de cette extension avec le repos en vol ni le servcie fractionné	Ainsi, pour 1 ou 2 secteurs, TSV limité à 11h pendant cette période [19,00-4h59]. Avec l'EU OPS, on pouvait aller jusqu'à 12h. (cf. tableaux associés)
Temps de repos (hors décalage horaire et hors équipage augmenté)	_ Base : max [12h; TSV] _ Hors base : max [10h;TSV] _Pas plus de 168h (7 jours) entre 2 repos périodiques de 36h dont deux nuits locales (avec une exception, la 2ème pouvant s'arrêter à 4h du matin)	Reprise des dispositions EU-OPS dans les IR OPS (ORO FTL.235, p.14 et 15) avec mesures complémentaires : _le repos périodique de 36h est étendu à 48h 2 fois tous les 28 jours (ORO FTL.235 (d), p.15) _la deuxième nuit locale d'un repos périodique s'achève au plus tôt à 6h du matin (contre 4h du matin dans l'EU-OPS) _Hors base : besoins physiologiques fixés à 1h (AMC1 ORO.FTL.235 (b) avec temps de trajet <1/2h _Possibilités de considérer la base comme une escale (ORO FTL.235 (a)(2), p.14 et 15)	Autres règles régissant le repos en cas de repos réduit, décalage horaires, extensions de TSV, plannings irréguliers ("disruptive schedules"), changement de base. Cf ci-après
Augmentations temps de repos périodique pour départs tôt, arrivées tardives ou services de nuit ("disruptive schedules")	NIL	CS FTL.1.235 Le repos après un service de nuit ou tardif et avant un service matinal à suivre comprend une nuit locale. Si entre deux repos périodiques, un membre d'équipage effectue 4 services de nuit ou tardifs ou matinaux ou 4 services combinant des services de nuit, tardifs ou matinaux, alors le second repos périodique est étendu de 36h à 60h.	Les Etats membres pourront choisir : - que les départs matinaux correspondent à des services avec présentation entre 5.00 et 5.59 et les arrivées tardives à des arrivées entre 23.00 et 1.59 ou - que les départs matinaux correspondent à des services avec présentation entre 5.00 et 6.59 et les arrivées tardives à des arrivées entre 00.00 et 1.59. Service de nuit : service empiétant sur 02h00-04h59
Limites de temps de service cumulées	_ 60h sur 7 jours consécutifs _ 190h sur 28 jours consécutifs	Reprise des dispositions EU-OPS dans les IR OPS (ORO.FTL.210 (a), p.13) avec limitation complémentaire : _110h sur 14 jours consécutifs	
Limites d'heures bloc cumulées	_ heures bloc 28 jours : 100h _ heures bloc annuelles : 900h (1/01 au 31/12)	Reprise des dispositions EU-OPS dans les IR OPS (ORO.FTL.210 (b), p.13) avec limitation complémentaire : _limite de 1000h bloc sur 12 mois consécutifs	
Circonstances imprévues pour les opérations en cours	_Sans renfort d'équipage : TSV max planifiable + 2h limité à 15h max _Avec renfort d'équipage : TSV max planifiable + 3h non limité	Des changements notables (ORO FTL.205 (f)(1), p.12) : TSV : _Sans renfort d'équipage : pour des TSV de base ou de service fractionné : TSV max planifiable + 2h pour des TSV avec extension +1h planifiée : TSV max planifiable + 1h _Avec renfort d'équipage : TSV max planifiable + 3h non limité (réf : idem) Les augmentations dicrétionnaires de 1h ou plus sont evoyées à l'Autorité _Repos min : 10h (ORO FTL.205 (f)(1)(iii), p.12)	
Circonstances imprévues avant présentation de l'équipage	NIL	CS FTL1.205 §4 : _PN avisés de sorte qu'ils puissent rester dans leur lieu de repos _retard < 4h => TSV compté à partir de l'heure de présentation réelle et TSV = TSV initialement planifié _retard ≥ 4h =>TSV compté à partir de l'heure de présentation réelle et TSV = min [TSV initialement planifié, TSV recalculé pour l'heure de présentation réelle] _Modalités de calcul TSV dès lors qu'il y a une nouvelle notification de changement d'horaire (TSV comptabilisé dès 1 heure parès la seconde notification)	

	EU OPS	Opinion et projet de Décision CS FTL/AMC/GM	Observations
Divers			
Définition base	Lieu habituel de fin et de début de service où l'explotant ne loge pas ses équipages normalement	Hors l'assignation de la base par l'exploitant (ORO.FTL.200), changements notables (CS FTL.1.200): _ Base = aéroport unique avec haut degré de permanence _ Repos périodique étendu à 72h, 3 nuits locales avant changement de base	
Dispositions réglementées par les Etats Membres (sous partie Q muette)			
Service fractionné	NIL	CS FTL.1.220 _TSV max augmenté de la moitié du temps de pause-30min. (3h30<pause<10h) _ chambre mise à disposition pour toute pause empiétant sur le WOCL et toute pause de plus de 6h _en l'absence de chambre, la partie de la pause ampiétant le le WOCL de même que la partie de la pause au-delà de 6h ne peut donner lieu à extension _ Pas de combinaison du service fractionné avec extension permises par renfort d'équipage _ Pas d'exigence de gestion du risque fatigue	Différences avec règles françaises : _ chambre nécessaire dès empiètement du WOCL (uniquement pour des pauses de 6h en France) _ SGS RF exigé en France
Décalage horaire (Différence entre fuseaux >= 4)	NIL	Temps de service : ORO.FTL.105 (b), p. 10 et 11) _Si PN acclimatété : 13h (idem EU OPS) Si PN non accimatété : 11h ou 12h (12h si le FRM* le permet) *Fatigue Risk Management ou SGS-RF en français *Pour la notion d'acclimatation cf ORO.FTL.105* Repos : CS FTL.1.235, §2 _Repos hors base = max[14h,temps de service] _ Repos base : dépend de la durée de la rotation et du nombre de fuseaux traversés (cf. tableau joint) Repos de 2 nuits locales à 5 nuits locales si différence entre fuseaux > 4 fuseaux _ Alternance Est Ouest ou Ouest Est : 3 nuit locales Alternance = transition en base entre une rotation impliquant la traversée de 6 fuseaux ou plus dans un sens et une rotation impliquant la traversée de 4 fuseaux horaires ou plus en sens opposé	Exemple d'alternance Est-Ouest : Paris-Singapour-Paris suivi d'un Paris New York Paris => 3 nuit locales en base Différences avec règles françaises : _ l'acclimatation est redéfinie (cf. ci dessous) et conduit à des repos potentiellement > 48h (pas de repos > 48 en France aujourd'hui) **Maximum time difference between reference time and local time where a crew member rests during a rotation** / **Time elapsed (h) since reporting for a rotation involving at least 4 hour time difference to the reference time** < 48 / 48 – 71:59 / 72 – 95:59 / ≥96 ≤6: 2 / 2 / 3 / 3 ≤9: 2 / 3 / 3 / 4 ≤12: 2 / 3 / 4 / 5
Repos réduit	NIL	CS FTL.1.235, §3 Repos réduit potentiellement à 12h à la base et 10h à destination. Si comodités fournies en base (hôtel), possibilité de réduire à 10h le repos (au lieu de max [12h; temps de service]) Autres règles : compensation du déficit de repos pour le repos à suivre, limitation du TSV après repos réduit et max 2 repos réduits entre deux repos périodiques. Mêmes modalités de caclul qu'en France.	Différences avec règles françaises : En France, le repos ramené à 7h30 sous de multiples conditions (réduction TSV, augmentation repos à suivre, longueur des étapes, limitation en termes de fuseaux, gestion risque…) Possibilité de recourir à l'article 22.2 du règlement pour faire du repos réduit comme dans l'arrêté du 25 mars 2008 : approbation d'un régime individuel de FTL (=dérogation)
Extension pour repos en vol	NIL	CS FTL.1.205 §3 (définition en CS : exemption sous art?. 22 du 216/2008 si facilités repos alternatives proposées) Equipage conduite : _Avec 1 pilote additionnel : . siège classe 1(couchette ou siège incliné > 80°, isolé du cockpit et de la cabine) : TSV de 16h . siège classe 2 (siège incliné > 45°, pitch:137cm, largeur 50cm, séparé des pax (rideau)) : TSV de 15h . siège classe 3 (siège incliné > 40°, repose pied, séparé des pax (rideau)) : TSV de 14h _ Avec 2 pilotes additionnels : limites ci dessus augmentées d'une heure Les limites ci-dessus (pour 1 et 2 pilote(s) additionnel) peuvent être augmentées d'1h si l'opération comporte 2 secteurs au plus dont 1> 9h (CS FTL.1.205 §3 (d)) (adaptation longs courriers) _repos mini entre 90 et 120 minutes (120 pour les pilotes aux commandes lors de l'atterrissage) Repos mini pour équipage cabine variable (CS FTL.1.205, §3 (c)): . siège classe 1 : 90 min si TSV de 14h30, 2h15 pour TSV de 16h etc. . siège classe 2 : 90 min si TSV de 14h30, 2h40 pour TSV de 16h etc. . siège classe 3 : 90 min si TSV de 14h30, 3h00 pour TSV de 16h Etapes : 3 max (-30 minutes pour 3e étape) Repos en base : . 14h si différence entre fuseaux < 4 (CS FTL.1.205, §3 (f)) . de 2 à 5 nuits locales si différence entre fuseaux ≥ 4 fuseaux (cf. règles sur décalage horaire)	Différences avec règles françaises : Equipage conduite : _1 pilote additionnel : . Couchettes (90°): TSV de 18h . Siège inclinable : TSV de 16h _repos mini de 90 minutes _Equipage cabine : . Couchettes (90°): TSV de 18h . Siège inclinable : TSV de 16h . repos mini de 90 minutes Etapes : 4 max (-30 min/étape à partir de la 3ème) jusqu'à 16h et 2 max au desus de 16h (couchette) Repos en base : de 14h (en l'absence de décalage horaire) à 48h (si compensation du décalage horaire) en passant par 36h pour un service nord sud >3000NM (ce critère étant inexsitant dans les futures règles)

EU OPS	Opinion et projet de Décision CS FTL/AMC/GM	Observations
NIL	En l'absence de commodités de repos _Le temps de service commence dès la présentation Réserve aéroport (CS FTL.1.225, §1): _Pas de temps de réserve maximal _ Il faut des facilités de repos adéquates (cf. définition de "accomodation" en ORO.FTL.105, p.4 et GM3 ORO.FTL.105 associé : restauration, siège 45°...) _Le TSV démarre après 4h de réserve _ Réserve +temps de service de vol ≤ 16h Réserve autre (CS FTL.1.225, §2) : _ 16h max _ Le TSV démarre après 6h de réserve ou 8h en cas de service fractionné à suivre ou service avec renfort d'équipage (il ne démarre qu'à la présentation en France, même si présentation au bout de 24h) _ 25% de la réserve prise en compte pour le calcul des limitations de temps de services cumulées (sur 7 jours, 14 jours et 28 jours). Astreinte ("reserve" en anglais ORO FTL.105, p. 6 et CS FTL.1.230) _ Disponibilité du membre d'équipage avec un préavis de 10h _ Période de non contactabilité de 8h _ Le TSV ne démarre qu'à la présentation _ Astreinte pas comptabilisée pour le calcul des limitations de temps de service	Repos suivant les réserves : conforme au règlement (c'est à dire comme si la réserve était un temps de service) Différences avec règles françaises : Réserve aéroport _Le TSV démarre après 6h de réserve _Pas de limitation réserve +temps de service en France Réserve autre _ Durée maximale de réserve : 24h _Le TSV ne démarre qu'à la présentation _Réserve non déomptée pour le calcul des limitations sur 7 jours, 14 jours et 28 jours