

ARRETE N° **00727** /MINT DU **07 JUIN 2005**
**fixant les limitations de temps de vols des personnels navigants
 de l'aviation civile**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;
 Vu la convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
 Vu la loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
 Vu le décret n° 98/152 du 24 juillet 1998 portant organisation du Ministère des Transports ;
 Vu le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de
 l'Autorité Aéronautique ;
 Vu le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du Gouvernement ;
 Vu le décret n° 2004/322 du 08 décembre 2004 portant formation du Gouvernement ;
 Vu le décret n° 2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres,
 documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Le présent arrêté fixe les dispositions réglementaires régissant les temps de vol, les périodes de service de vol et les périodes de repos du personnel navigant exerçant sur le territoire camerounais.

Article 2 : L'Autorité Aéronautique peut autoriser une dérogation aux dispositions de l'annexe au présent arrêté lorsque le demandeur justifie, par des conditions d'utilisation particulières, d'un niveau de sécurité équivalent.

Article 3 : Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais.



YAOUNDE, LE **07 JUIN 2005**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,



DAKOLE DAISSALA

ANNEXE A L'ARRETE N° 00727 /MINT DU 07 JUIN 2005

**FIXANT LES LIMITATIONS DE TEMPS DE VOLS DES
PERSONNELS NAVIGANTS DE L'AVIATION CIVILE**

Table de matières

1- Objet

2- Définitions

3- Obligations de l'exploitant

- 3-1 Elaboration des règles de programmation des équipages
- 3-2 Suivi statistique des temps de vols
- 3-3 Personnel affecté à la programmation des équipages
- 3-4 Fixation des limitations pour chaque membre d'équipage
- 3.5 Commencement d'un vol
- 3.6 Tenue à jour des relevés

4- Temps de service, temps de vol et Période de service de vol

- 4-1 Limitation des heures de service et des temps de vol
- 4-2 Période de service de vol
- 4-3 Conditions supplémentaires pour les pilotes d'hélicoptère

5- Périodes de repos

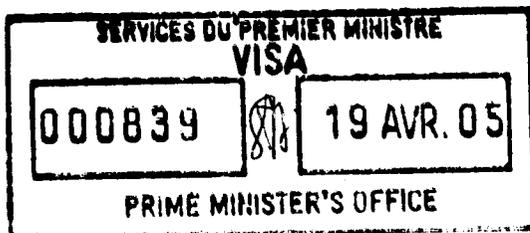
- 5-1 Repos récupérateur
- 5-2 Repos périodique
- 5-3 Repos annuel
- 5-4 Prise en compte des nombres d'étapes et ou d'atterrissage

6- Vol d'instruction

- 6-1 Instruction sur entraîneur synthétique de vol et hors ligne
- 6-2 Instruction en ligne

7- Dispositions particulières

- 7-1 Mise en place
- 7-2 Réserve
- 7-3 Circonstances imprévues intervenant au cours d'exécution des opérations
- 7-4 Repos à la base d'affectation
- 7-5 Décalage horaire



1- Objet :

Les dispositions du présent règlement sont applicables aux membres d'équipage exerçant dans le transport aérien commercial, et/ou le travail aérien et effectuant les vols d'instruction.

2- Définitions :

Au sens du présent règlement, on entend par :



Arrêt nocturne normal (ANN) : Toute période de 9 heures consécutives comprise entre 21 heures et 9 heures du matin en heure locale de l'escale considérée.

Disponibilité : Période pendant laquelle un membre d'équipage, sur ordre de l'exploitant, se tient à la disposition de celui-ci pour un service de vol, avec un délai de notification qui lui permet de prendre un minimum de repos.

Équipage de cabine augmenté : Equipage de cabine comportant un nombre de membres d'équipage en plus du nombre minimal exigé et dans lequel chaque membre de l'équipage de cabine peut quitter son poste et être remplacé par un autre membre d'équipage qualifié.

Équipage de conduite augmenté : Equipage de conduite comportant un nombre de membres d'équipage en plus du nombre minimal exigé pour la conduite de l'avion et dans lequel chaque membre de l'équipage de conduite peut quitter son poste et être remplacé par un autre membre d'équipage de conduite qualifié.

Etape : Partie d'une période de service de vol comprise entre un décollage et le premier atterrissage ou première remise de gaz sur le terrain de destination ou de déroutement.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Jour, semaine, mois, année : les termes jour, semaine, mois, année signifient des périodes civiles telles que définies ci-dessous :

- jour : période civile allant de 00H00 à 24H00.
- semaine : période civile de sept jours consécutifs comprise entre le lundi à 00H00 et le dimanche 00H00.
- mois : période civile comprise entre le premier jour et le dernier jour du mois considéré.
- année : période civile allant du 1er janvier à 00H00 au 31 décembre suivant à 24H00.

Membre d'équipage : Personne chargée par un exploitant d'une fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre de l'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas les fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Mise en place : Transport d'un équipage à la charge de l'exploitant d'un point à un autre en qualité de passager par un moyen de transport de surface ou aérien avant, pendant, ou après une période de service du vol.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixé par l'autorité compétente.

Période de repos (PR) : Période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service par l'exploitant et peut se reposer de façon ininterrompue en un endroit approprié.

Période de réserve : Période pendant laquelle un membre d'équipage n'est affecté à aucun service, mais doit rester disponible en un lieu convenu à l'avance avec son employeur dans l'éventualité d'un déclenchement pour effectuer un vol ou une série de vols.

Période de service de vol (PSV) : Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Port d'attache : Aérodrome où l'aéronef a sa base ou duquel l'équipage décolle normalement.

Période de vol : La somme des temps de vol entre deux périodes de repos successives.

Rotations : Vols répétés dans le but de transporter des personnes ou des marchandises et fret entre deux points avec retour au point de départ.

Service : Toute tâche liée au certificat de transporteur aérien ou au certificat d'opérateur de travail aérien effectué par un membre d'équipage à la demande de l'exploitant.

Temps d'absence : Temps décompté depuis le début de la période de service de vol éloignant le membre d'équipage de sa base d'affectation jusqu'à la fin de la période du service de vol le ramenant à cette même base.



Temps de service : Temps décompté depuis le moment où un membre d'équipage doit se présenter à la demande de l'exploitant pour effectuer un service jusqu'au moment où il est libéré de tout service

Temps de service de l'équipage : Terme générique pour la période de service de vol, la période de réserve.

Temps de vol en avion : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Temps de vol en hélicoptère : Total du temps décompté depuis le moment où les pâles de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où ils s'immobilisent en dernier lieu à la fin du vol et où les pâles de rotor sont arrêtées.

Temps de vol effectif : Temps qui s'écoule entre le moment où un aéronef quitte le sol et le moment où il prend contact avec le sol.

3- Obligations de l'exploitant

3-1 Elaboration des règles de programmation des équipages

3-1.1 L'exploitant est tenu d'établir des règles de programmation de ses équipages limitant les périodes de service de vol, le temps de vol et les périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage en application des dispositions prévues dans le présent règlement.

Ces limitations doivent figurer dans le manuel d'exploitation et être approuvées par l'Autorité Aéronautique. Elles ont pour but de garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou d'une série de vols, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces vols et d'autres tâches, ne compromet pas la sécurité d'un vol.

3-1.2 Un exploitant ne peut affecter un membre d'équipage à un service de vol et un membre d'équipage ne peut accepter d'être affecté à un service de vol si l'un des deux ou les deux estiment que l'état de fatigue de ce dernier ne lui permet pas d'assurer ce service en toute sécurité ou si les règles en matière de prestation et de repos qui lui sont applicables, ne sont pas respectées.

3-1.3 Le respect des limitations approuvées par l'Autorité Aéronautique constitue une obligation tant pour l'exploitant, que pour le personnel navigant lui-même. Le non-respect de cette obligation engagerait leur responsabilité.

Tant l'exploitant que le membre d'équipage en cause doivent répondre de l'inobservation des temps de service d'équipage.



3-2 Suivi statistique des temps de vols

Tout exploitant est tenu de mettre en place un système de suivi statistique des temps de vols programmés et réalisés. Lorsqu'il y a dépassement des temps de vol dans plus de 25 % de cas sur une étape ou une route particulière, la programmation est considérée irréaliste. Dans ce cas, l'exploitant est tenu de réajuster les temps de vol en conséquence. Ces états statistiques doivent être mis à la disposition de l'Autorité Aéronautique pour les besoins de contrôle.

3-3 Personnel affecté à la programmation des équipages

L'exploitant doit s'assurer que le personnel auquel ont été affectées les tâches de programmation des équipages est qualifié, et doit montrer une connaissance parfaite des dispositions du présent règlement pour leur application.

3-4 Fixation des limitations pour chaque membre d'équipage

Les temps de service d'équipage doivent être fixés pour chaque membre d'équipage de telle manière que la sécurité ne soit compromise.

3.5 Commencement d'un vol

Aucun vol ne doit être commencé s'il est à prévoir que les dispositions sur les temps de service d'équipage seraient violées.

3.6 Tenue à jour des relevés

3.6.1 L'exploitant doit tenir à jour pour chaque membre d'équipage de conduite ou de cabine affecté à son service, des relevés reprenant au moins les données suivantes :

- nom de chaque membre d'équipage ;
- l'heure du début et la fin de la période de service de vol ;
- l'heure du début et la fin de la période de repos ;
- la durée de chaque période de service de vol ;
- la durée des temps de vol lors de chaque période de service de vol ;
- la durée de la période de repos suivante ;
- le temps de vol pour chaque mois civil ;
- la durée des périodes de service de vol ainsi que les périodes de vol pour chaque mois civil ;
- le temps de vol au cours des trois derniers mois consécutifs ;
- la durée des périodes de service de vol au cours des trois derniers mois consécutifs ;
- le temps de vol au cours de chaque année civile ;
- la durée des périodes de service de vol pour chaque année civile.

3.6.2 L'exploitant doit veiller à ce que ces relevés soient :

- tenus à jour quotidiennement ;



- conservés pendant toute la période où le navigant est employé au service de l'exploitant et quinze (15) mois après avoir quitté le service ou au-delà si l'intéressé est impliqué dans une enquête non clôturée ;
- mis à la disposition de l'Autorité Aéronautique pour les besoins de contrôle.

4- Temps de service, temps de vol et Période de service de vol

4-1 Limitation des heures de service et des temps de vol

4-1.1 Un membre d'équipage de conduite ou de cabine ne peut effectuer plus de :

- 55 heures de service, dont 35 heures de vol par période de 7 jours consécutifs ;
- 200 heures de service, dont 100 heures de vol par période de 30 jours consécutifs ;
- 540 heures de service, dont 270 heures de vol par période de 90 jours consécutifs ;
- 1800 heures de service, dont 900 heures de vol par période de 12 mois consécutifs.

4-1.2 Les heures de service ci-dessus doivent comprendre les périodes de réserve ainsi que la totalité du temps de service y compris les mises en place.

4-1.3 Les temps de vol fixés ci-dessus sont majorés de 10 % en ce qui concerne les équipages opérant sur les aéronefs à turbopropulsion de masse maximale au décollage inférieur ou égale à 5700 kg et les avions à piston.

4-1.4 Pour le calcul des temps de vol, les pilotes opérant dans les avions à réaction et les avions à turbopropulsion doivent appliquer un coefficient de conversion 100/110 sur avion à propulsion.

4-2 Période de service de vol

4-2.1 Pour la période de préparation et l'achèvement de vol, la période de service de vol commence au moins 60 minutes avant l'heure de départ prévue et s'achève après le vol au moins 30 minutes après l'arrêt des moteurs.

4-2.1 Les périodes de service de vol sont limitées comme spécifiées ci-dessous :

	Nombre de membre d'équipage	Période de service de vol maximale (Nombre d'heure)
Equipage de conduite	1	12
	2 ou 3	14
Equipage de cabine		

4-2.2 Un exploitant doit s'assurer que :

- a) quelle que soit l'heure du début de la PSV, lorsqu'un équipage est augmenté dans le but de dépasser les limites indiquées à 4-2.1 ci-dessus de telle sorte que chaque membre d'équipage puisse quitter son poste pendant une durée correspondant au moins à 50 % du temps de vol au cours d'une même période de service de vol, la

durée maximale de cette période de service de vol est de 18 heures, sous réserve que des couchettes séparées du poste et des passagers par un rideau soient disponibles pour assurer le repos des membres d'équipage.

- b) Lorsque les conditions de l'alinéa a) ci-dessus ne sont pas remplies, la durée maximale de la période de service de vol est de 16 heures. Dans ce cas, des sièges inclinables confortables séparés des passagers doivent être disponibles pour assurer le repos des membres d'équipage.

4-2.3 Il y a lieu de tenir équitablement compte des mises à contribution supplémentaires, telles que services de nuit, décalages horaires, conditions climatiques inhabituelles, en réduisant les périodes de service de vol ou en prolongeant les périodes de repos.

4-2.4 La durée du voyage depuis le lieu de séjour au lieu de travail allant au-delà de 3 heures est considérée comme période de service de vol.

4-2.5 La durée d'un voyage de service ordonné par l'exploitant avant un vol est considérée comme période de service de vol.

4-2.6 La durée d'une activité professionnelle principale ou accessoire dans les 10 heures précédant un vol est considérée comme période de service de vol.

4-3 Conditions supplémentaires pour les pilotes d'hélicoptère

4-3.1 Un pilote d'hélicoptère peut exécuter en un jour 16 rotations au maximum.

4-3.2 Dans la mesure où un pilote d'hélicoptère effectue des vols successifs d'une durée à chaque fois supérieure à 10 minutes et inférieure à 30 minutes, il doit interrompre son engagement au plus tard après 4 heures de vol et au moins pour une heure.

4-3.3 Dans la mesure où un pilote d'hélicoptère effectue des vols successifs d'une durée à chaque fois inférieure à 10 minutes, il doit interrompre son engagement au plus tard après 2 heures et demi de vol et au moins pour 30 minutes ; durant l'interruption, le pilote doit se tenir hors de l'hélicoptère.

5- Périodes de repos

5-1 Repos récupérateur



5-1.1 La période de repos récupérateur débute immédiatement après la période de service de vol et sa durée est fixée comme suit :

PSV	Equipage de conduite	1	<4	<10	<12
		2 ou 3	4	10	14
Equipage de cabine					
Période de repos (PR)		8 H	10 H	PSV	3/2 PSV

5-1.2 Lorsque la période de service de vol débute entre 22H00 et 06H00 locale, on majore la période de repos ci-dessus de 2heures.

5-2 Repos périodique

En dehors du repos post-courrier objet du paragraphe 5-1 ci-dessus, chaque membre d'équipage doit être dégagé de toute prestation pendant au moins 36 heures consécutives par période de sept jours, ou à défaut, pendant au moins 60 heures consécutives, au cours d'une période de 10 jours consécutifs.

5-3 Repos annuel

Chaque membre d'équipage de conduite doit bénéficier d'un repos annuel de 30 jours. Ce repos peut être octroyé en une fois ou en deux périodes.

5-4 Prise en compte des nombres d'étapes et ou d'atterrissage

5-4.1 Lorsque plus de quatre atterrissages sont effectués au cours d'une même période de service de vol, le temps de service de vol à prendre en considération pour les limites mentionnées et pour la période de repos correspondante est la période de service de vol effective majorée de 30 minutes par atterrissage à partir du cinquième atterrissage.

5-4.2 Toutefois, il est autorisé d'effectuer un atterrissage supplémentaire sans majorer la période de service de vol effective si cet atterrissage s'effectue dans une des circonstances suivantes :

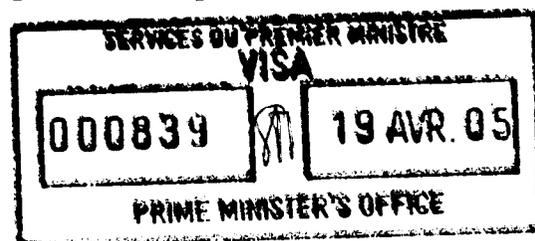
- atterrissage à destination après une diversion imprévue ;
- atterrissage imprévu au cours d'un vol ;
- atterrissage pour ramener l'avion à sa base sans passagers à bord après une série de vols.

6- Vol d'instruction

6-1 Instruction sur entraîneur synthétique de vol et hors ligne

6-1.1 Les limitations relatives à l'instruction sur entraîneur synthétique de vol et hors lignes sont les suivantes :

- 1) Par période de 24 heures
 - a. 10 heures de temps de service
 - b. 04 heures de vol sur aéronef à réaction ou
 - c. 05 heures de vol sur autres types d'aéronef ou sur entraîneur synthétique de vol ;
- 2) Par période de 30 jours consécutif : 75 heures
- 3) Par période de 90 jours consécutifs : 203 heures
- 4) Par période de 12 mois consécutifs : 675 heures.



6-1.2 La période de repos conséquente est calculée conformément aux dispositions de 6-1.1 ci-dessus, sur la base de la PSV qui est égale au double du temps d'instruction passé sur entraîneur synthétique ou sur aéronef hors ligne.

6-2 Instruction en ligne

Les dispositions relatives aux limitations des périodes de service de vol, des heures de vol et du nombre d'atterrissages prévus dans le présent règlement sont applicables à l'instruction en ligne.

7- Dispositions particulières

7-1 Mise en place

L'exploitant doit s'assurer que tout temps passé en mise en place est décompté en période de service de vol, le temps de vol correspondant est compté pour moitié pour l'application des limitations du tableau ci-dessus.

7-2 Réserve

7-2.1 Lorsqu'un exploitant décide de mettre les membres d'équipage en réserve, il doit :

- 1) fixer des périodes de réserve maximales, des délais de notification minimaux et les périodes de repos alloués à un membre d'équipage qui a achevé une période de réserve sans être appelé en service, approuvés par l'Autorité Aéronautique ;
- 2) s'assurer qu'un logement approprié est fourni lorsque
 - a. il est exigé d'un membre d'équipage d'effectuer la réserve hors de la base d'affectation ; ou
 - b. la réserve est effectuée à l'aéroport ;
- 3) notifier au membre d'équipage l'heure de début et de fin de la période de réserve.

7-2.2 Lorsqu'un vol est retardé le jour de son exécution avant que le membre d'équipage ait quitté son lieu de repos, le membre d'équipage reste disponible pour le vol programmé. L'exploitant est tenu d'indiquer un délai de notification.

7-3 Circonstances imprévues intervenant au cours d'exécution des opérations

7-3.1 En cas de circonstances imprévues intervenant au cours d'une période de service de vol, le commandant de bord peut modifier les limitations prescrites des durées des services de vol, des temps de vol, des périodes de repos et du nombre d'atterrissages. Avant d'appliquer de telles modifications, le commandant de bord doit :

- consulter les membres de son équipage ;
- être certain que de telles modifications sont acceptables pour lui.



7-3.2 Lorsqu'au cours de l'étape finale d'une période de service de vol des circonstances imprévues interviennent après le décollage de telle sorte que l'accroissement autorisé soit dépassé, le vol peut continuer jusqu'à la destination prévue ou à un décollage.

7-3.3 Toutefois, si un retard imprévu intervient après le début de la PSV et avant l'exécution de la première étape, le commandant de bord peut se conformer aux dispositions de 7-3.1.

7-3.4 L'exploitant doit s'assurer que :

- 1- le commandant de bord transmet un rapport à l'exploitant, chaque fois qu'une période de service de vol ou un temps de vol sont augmentés et chaque fois qu'une période de repos est réduite en application des dispositions des paragraphes 7-3.1, 7-3.2 et 7-3.3 ;
- 2- Une copie de ce rapport, commenté par l'exploitant, doit être adressée à l'Autorité Aéronautique dans un délai de 72 heures après le retour de l'équipage concerné.

7-3.5 La décision du commandant de bord de modifier une période de service de vol ou une période de repos conformément à cette disposition couvre réglementairement l'ensemble de son équipage.

7-4 Repos à la base d'affectation

A l'issue d'un temps d'absence de la base d'affectation supérieur à 72 heures, un repos récupérateur à la dite base est attribué selon la description ci-après :

Temps d'absence	Compris entre 72H et 144H	Supérieur à 144 H
Repos à la base	24 H	48 H

Ce temps de repos peut être compris dans le repos périodique.

7-5 Décalage horaire

Lorsque le décalage horaire entre l'endroit où commence une période de service de vol et l'endroit où elle se termine est de 04 heures ou plus, l'exploitant doit prendre en compte les effets possibles sur les membres d'équipages en augmentant le repos récupérateur à la base d'affectation d'une période égale au décalage.

