Document mis
en distribution
Le 07 MARS 2014

N° 18-2014

ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le 07 MARS 2014

RAPPORT

SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS MODIFIANT CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL NAVIGANT SUR LES COURRIERS LONG TRAJET DES AERONEFS LONG-COURRIER,

présenté au nom de la commission de la santé et du travail

par M^me^ Sylvana PUHETINI,

Représentante à l'assemblée de la Polynésie française,
Rapporteur du projet de loi du pays.

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 1110/PR du 3 mars 2014, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays modifiant certaines dispositions relatives au personnel navigant sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier.

À la création de la compagnie Air Tahiti Nui, le texte réglementant l'activité du personnel navigant long-courrier n'était pas applicable en Polynésie française.

Afin de pallier ce vide juridique, le Pays a adopté la délibération n° 98-191 du 19 novembre 1998 codifiée aujourd'hui aux articles Lp. 3213-1 et suivants du code du travail de la Polynésie française.

En 2008, l'Union européenne, ayant un espace aérien vaste, a décidé, en matière de sécurité aérienne, d'homogénéiser les réglementations nationales applicables au transport aérien commercial, en fixant un standard minimum au sein de l'Union (EU OPS). Les textes de l'EU OPS s'imposent donc à la France à partir de cette date.

Ces règlements européens ne sont pas d'application directe en Polynésie française du fait de son statut de territoire associé de l'Union européenne. Néanmoins, en vertu du statut d'autonomie de la Polynésie française, l'État est compétent en matière de police et de sécurité aérienne (*art. 14, 8°, du statut*). C'est la raison pour laquelle, par arrêté du 23 juillet 2012 venu modifier un arrêté du 28 juin 2011, l'État a étendu à la Polynésie française la sous-partie Q de l'annexe (OPS 1T) à l'arrêté du 28 juin 2011 précité, relative à la limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos (*cf. Arrêté en annexe 1 au présent rapport*).

L'entrée en vigueur de ce dispositif est fixée au 1er avril 2014.

Bien que la Polynésie française reste compétente en droit du travail et puisse accorder des dispositions plus favorables au personnels navigant, elle se doit de respecter *a minima* les dispositions prévues par l'arrêté du 23 juillet 2012 et d'en assurer la concordance d'application.

Des difficultés d'application des deux réglementations s'étant révélées problématiques pour la compagnie Air Tahiti Nui, il est apparu nécessaire de modifier le code du travail afin de lui éviter un alourdissement des charges financières, sans pour autant remettre en cause les droits acquis des personnes concernées. C'est pourquoi tous les syndicats consultés ont, à l'unanimité, émis un avis favorable aux modifications envisagées.

Aussi, afin d'éviter tout risque de mise en péril de l'équilibre économique à moyen terme de la société Air Tahiti Nui, il est proposé les modifications ci-après (*cf. Tableau comparatif en annexe 2 au présent rapport*) :

1°) À *l'article Lp. 3213-1* de notre code du travail :

a) Le *point 5* donne une définition de l' « *astreinte* » tandis que la sous-partie Q susmentionnée désigne la même situation sous le vocable « *réserve* », avec une définition légèrement différente (*OPS 1.1095, 1.14*). Il est proposé de garder le mot « *astreinte* » et de remplacer sa définition actuelle par celle prévue pour la « *réserve* » dans la sous-partie Q, en précisant que le personnel navigant n'est pas tenu de se présenter.

b) Le *point 15* et la sous-partie Q (*OPS 1.1095, 1.8*) donnent une définition identique du jour local en se référant à l'heure locale, mais le *point 14* ajoute une définition du jour en se référant au temps universel. Le reste du code contient ensuite des dispositions évoquant uniquement le jour local. Afin d'éviter toute ambiguïté, il est proposé de supprimer purement et simplement cette définition du jour.

c) Le code du travail et la sous-partie Q énoncent des définitions différentes du repos et des temps de repos. Dans le code du travail (*Art. Lp. 3213-1, point 22*), le temps de repos doit être pris à la base d'affectation (Tahiti) et représenter un minimum de 7 jours par mois. Dans la sous-partie Q (*OPS 1.1095, 1.13 et OPS 1.1110, 2.1*), le temps de repos peut être pris en base ou en escale mais doit être d'au moins 36 heures après 7 jours de service au maximum.

Il est donc proposé de modifier le point 22 de l'article Lp. 3213-1 et de remplacer les mots « *repos/temps de repos* » par « *période d'inactivité à la base d'affectation* ». Les personnels navigants conservent les temps réservés à la base comme par le passé sans affecter les modalités de repos prévues par la sous-partie Q.

d) Pour garantir le repos des équipages, notre code du travail fixe, pour un équipage déterminé, des *minima* au temps d'arrêt de l'avion (*Art. Lp. 3213-1, point 28*), tandis que la sous-partie Q définit des temps de repos minimums pendant lesquels l'équipage est libéré de tout service (*OPS 1.095, 1.13*).

Il est certain que les dispositions des deux textes ont le même objet et que les deux dispositifs n'ont pas vocation à s'ajouter l'un à l'autre. Il est donc proposé de compléter notre code du travail afin de préciser que les temps de repos prévus par la sous-partie Q sont pris pendant les temps d'arrêt.

2°) À la suite de la modification apportée à la définition au point 1°, d), il convient de préciser, à *l'article Lp. 3213-4*, que les périodes d'inactivité prévues par le code du travail ne se cumulent pas avec les temps de repos prévus par la sous-partie Q lorsqu'ils sont pris à la base d'affectation.

3°) Aux *articles Lp. 3213-6 et Lp. 3213-7*, le mot « *repos* » est remplacé par « *temps d'arrêt* », à la suite de la modification de la définition « *repos/temps de repos* » apportée au point 1°, c).

*
* *

Tel est donc l'objet du projet de loi du pays ci-joint, que le rapporteur propose à ses collègues de l'assemblée de la Polynésie française, au nom de la commission de la santé et du travail, d'adopter.

LE RAPPORTEUR

Sylvana PUHETINI

DECRET du 1er août 2012 portant nomination du haut-commissaire de la République en Polynésie française - M. Laflaquière (Jean-Pierre).

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'intérieur et du ministre des outre-mer,

Vu les articles 13 et 72 de la Constitution ;

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat ;

Vu la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu le décret n° 64-805 du 29 juillet 1964 modifié fixant les dispositions réglementaires applicables aux préfets ;

Vu le décret n° 2007-422 du 23 mars 2007 modifié relatif aux pouvoirs du haut-commissaire de la République, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat en Polynésie française ;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Article 1er.— M. Jean-Pierre Laflaquière, préfet hors cadre, est nommé haut-commissaire de la République en Polynésie française.

Art. 2.— Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur et le ministre des outre-mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 1er août 2012.

François HOLLANDE.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Jean-Marc AYRAULT.

Le ministre de l'intérieur,
Manuel VALLS.

Le ministre des outre-mer,
Victorin LUREL.

ARRETE INTERMINISTERIEL du 23 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 28 juin 2011 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.

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre des outre-mer,

Vu la Constitution, notamment son article 74 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 133-1, R. 133-3 et R. 330-1 ;

Vu l'arrêté du 28 juin 2011 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,

Arrêtent :

Article 1er.— Il est inséré à l'annexe (OPS 1T) de l'arrêté 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 au présent arrêté.

Art. 2.— Le présent arrêté est applicable douze mois après publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 3.— La directrice de la sécurité de l'aviation civile et le délégué général à l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juillet 2012.

La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,
Pour la ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,
F. ROUSSE.

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du délégué général
à l'outre-mer :
Le délégué général adjoint,
C. GIRAULT.

ANNEXE

OPS 1.1090
Objectif et champ d'application

1. L'exploitant établit pour les membres d'équipage des arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos.

2. L'exploitant s'assure que pour tous ses vols :

2.1. Les arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos sont conformes à la fois :

a) Aux dispositions de la présente sous-partie ; et

b) A toute autre disposition appliquée par l'autorité conformément aux dispositions de la présente sous-partie pour assurer la sécurité.

2.2. 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.

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

3. Responsabilités de l'exploitant :

3.1. L'exploitant désigne une base d'affectation pour chaque membre d'équipage.

3.2. Il est attendu de l'exploitant qu'il évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos et qu'il tienne dûment compte des effets cumulatifs de service longs entrecoupés d'un repos minimal.

3.3. L'exploitant programme 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.

3.4. L'exploitant prévoit des jours locaux sans service et en informe préalablement les membres d'équipage.

3.5. L'exploitant veille 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.

3.6. L'exploitant 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 toutes circonstances.

4. Responsabilités des membres d'équipage :

4.1. Un membre d'équipage n'exerce pas 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.

4.2. 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.

OPS 1.1095
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

1.1. 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.

1.2. 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.

1.3. Pause :

Une période exempte de tout service, comptée comme temps de service, inférieure à un temps de repos.

1.4. Service :

Toute tâche que doit effectuer un membre d'équipage en rapport avec l'activité d'un titulaire d'un certificat de transport aérien.

1.5. 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.

1.6. 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 fonctions.

1.7. 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.

1.8. Jour local :

Une période de vingt-quatre heures commençant à 0 heure, heure locale.

1.9. Nuit locale :

Une période de huit heures comprise entre vingt-une heures et huit heures, heure locale.

1.10. Un jour isolé sans service :

Un jour isolé sans service comprend deux nuits locales. Un temps de repos peut être inclus dans ce jour.

1.11. Membre d'équipage en fonctions :

Un membre d'équipage effectuant son service à bord d'un avion pendant tout ou partie d'un vol.

1.12. 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 fonctions, 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 ;
- le temps nécessaire pour le transfert local d'un lieu de repos au lieu où le service commence et vice versa.

1.13. 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.

1.14. 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.

1.15. Phase basse du rythme circadien :

La phase basse du rythme circadien est la période comprise entre 1 heure et quatre heure cinquante-neuf.

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 quarante-huit premières heures qui suivent la sortie du fuseau horaire de la base d'affectation, puis l'heure locale par la suite.

1.16. Vol médical d'urgence :

Un vol médical d'urgence est un vol dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence ou le rapatriement sanitaire, en transportant du personnel médical, des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments), ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.

OPS 1.1100
Limitations de vol et de service

1.1. Heures de service cumulatives :

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

a) cent quatre-vingt-dix heures de service pour toute période de vingt-huit jours consécutifs, étalées le plus uniformément possible sur l'ensemble de la période ; et

b) soixante heures de service pour toute période de sept jours consécutifs.

1.2. Limites du nombre total d'heures de vol cale à cale :

L'exploitant veille 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 fonctions ne dépasse pas :

a) Neuf cents heures de vol cale à cale sur une année civile ;

b) Cent heures de vol cale à cale pour toute période de vingt-huit jours consécutifs.

OPS 1.1105
Temps de service de vol (TSV) quotidien maximal

1. Temps de service de vol :

1.1. Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux vols médicaux d'urgence.

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.

1.3. Le TSV quotidien maximal est de treize heures.

1.4. Ces treize heures sont réduites de trente minutes pour chaque étape à partir de la troisième.

1.5. Lorsque le TSV commence dans la phase basse du rythme circadien, le temps maximal prévu aux points 1.3 et 1.4 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 maximal de service de vol prévu aux points 1.3 et 1.4 est réduit de 50 % de la période incluse dans cette phase.

1.6. Pour les vols monopilote, en IFR ou de nuit, la somme des temps de vol cale à cale ne dépasse pas six heures et la durée cale à cale maximale des étapes est égale à :

a) Quatre heures si l'avion est équipé d'un pilote automatique complet en état de fonctionnement ;

b) Deux heures dans les autres cas.

2. Prolongations :

2.1. Le TSV quotidien maximal peut être prolongé d'une heure :

- le nombre maximal de prolongations est de deux dans toute période de sept jours consécutifs lorsque le TSV prolongé comporte cinq étapes au maximum ; ou
- le nombre maximal de prolongations est de une dans toute période de sept jours consécutifs lorsque le TSV prolongé comporte sept étapes au maximum.

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

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

2.4. 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. 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.

2.5. Lorsqu'un TSV faisant l'objet d'une prolongation commence au cours de la période comprise entre 21 heures et 4 heures 59 l'exploitant le limite à onze heures et quarante-cinq minutes.

3. Fiabilité opérationnelle :

3.1. Les horaires programmés doivent permettre d'accomplir les vols conformément au TSV maximal autorisé. Dans cette optique, 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.

4. Mise en place :

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

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

5. Temps de service de vol prolongé (service fractionné) :

Un TSV comprenant une pause peut être prolongé dans les conditions suivantes :

5.1. La durée de la pause est comprise entre trois et dix heures en continu.

5.2. Au moins quarante-huit 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.

5.3. Le TSV excède le TSV quotidien maximum (définit au point 1) de moins de la moitié de la durée de la pause minorée de trente minutes, soit : TSV < TSVmax + 1/2 (pause - trente minutes) ;

5.4. L'exploitant met à la disposition de l'équipage :

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

b) Si la pause est comprise dans un temps d'escale cale à cale de six heures ou plus, une chambre, sauf en cas de circonstances exceptionnelles et ponctuelles.

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

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

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

e) 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 ; et

f) Aucun passager n'est à bord.

5.5. L'exploitant s'assure que le personnel navigant a la possibilité de se restaurer et de se désaltérer pendant la pause ;

OPS 1.1110
Repos

1. Repos minimal :

1.1. 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 douze heures.

1.2. 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 dix 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 huit heures, en tenant dûment compte des déplacements et d'autres besoins physiologiques.

1.3. Compensation du décalage horaire :

1.3.1. 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 du paragraphe OPS 1.1115, le repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.2, doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à quatorze heures.

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

a) A l'issue d'une série de services de vol, dont l'un au moins éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires ou comporte une étape de plus de 3 000 miles marins (NM), le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à trente-six heures dont deux nuits locales ;

b) A l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre du paragraphe OPS 1.1115, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à quarante-huit heures dont deux nuits locales.

1.3.3. Pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20, les dispositions suivantes se substituent à celles du point 1.3.2, sous réserve que l'exploitant mette en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF) :

a) A l'issue d'une série de services de vol dont l'un éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation doit, de plus, être au moins égal à dix heures majorées du décalage horaire et doit inclure une nuit locale. Lorsque ce temps de repos est inférieur à trente-six heures ou ne comporte pas deux nuits locales, le prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1, doit être pris à la base d'affectation et comporter trois nuits locales.

b) A l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre du paragraphe OPS 1.1115, le temps de repos prévu au paragraphe OPS 1.1110, point 1.1, au retour à la base d'affectation doit, de plus, être au moins égal à la plus grande des deux valeurs, dix heures majorées du décalage horaire et quatorze heures, et doit inclure une nuit locale. Lorsque ce temps de repos est inférieur à quarante-huit heures ou ne comporte pas deux nuits locales, le prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1, doit être pris à la base d'affectation, être au moins égal à soixante heures et comporter trois nuits locales.

1.4. Repos réduit.

Un repos réduit, par rapport au repos minimal défini aux point 1.1 et 1.2, ne peut être accordé par l'autorité que lorsque les services de vol ne comportent pas de vols de plus de trois heures cale à cale, et que le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de deux fuseaux horaires de sa base d'affectation.

Aux fins du présent paragraphe, on appelle "insuffisance" la différence entre le temps de repos minimal prévu au paragraphe 1.1 ou 1.2 de l'OPS 1.1110 et le temps de repos réduit programmé.

L'approbation par l'autorité est soumise au respect par l'exploitant des dispositions suivantes :

1.4.1. Le temps de repos programmé n'est pas inférieur à sept heures trente minutes dont au moins deux heures sont comprises dans la phase basse du rythme circadien.

1.4.2. L'exploitant ne programme pas plus de deux repos réduits entre deux périodes de repos de trente-six heures incluant deux nuits locales chacune.

1.4.3. Le nombre d'étapes en service effectuées avant un repos réduit est de 5 au maximum. Le nombre d'étapes en service effectuées après un repos réduit est de trois au maximum.

1.4.4. Le TSV quotidien maximum suivant un repos réduit est raccourci de l'insuffisance.

1.4.5. 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 au point 1 du paragraphe OPS 1.1110 allongé de l'insuffisance. Il inclut une nuit locale.

1.4.6. Les dispositions des paragraphes de l'OPS 1.1120 "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 sept heures trente effectives.

1.4.7. Repos réduit suivant un service fractionné ;

Outre le respect des dispositions du point 1 du présent paragraphe et des dispositions relatives au service fractionné énoncées au point 5 de l'OPS 1.1105, un TSV prolongé comportant une pause peut être suivi d'un repos réduit uniquement si :

a) La durée de la pause dépasse quatre heures en continu ;

b) L'équipage est en fonction sur au plus quatre étapes ;

c) Le service de vol qui suit ne comporte qu'une seule étape.

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

1.4.9. L'exploitant doit mettre en place un système de gestion du risque lié à la fatigue (SGS-RF).

1.4.10. Les dispositions suivantes sont applicables pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20.

Pour l'application du point 1.4. Repos réduit, à l'issue d'un TSV prolongé conformément aux dispositions du point 5 de l'OPS 1.1105, le dispositif suivant peut être appliqué par l'exploitant comme alternatif aux dispositions du point 1.4 :

a) Le service qui précède le repos réduit et le service qui le suit n'éloignent pas le membre d'équipage de plus de deux fuseaux horaires de sa base d'affectation ;

b) Le repos *minimum* qui suit le TSV prolongé est égal au temps de service diminué de 50 % de la durée de la pause jusqu'à six heures et de 75 % de la durée de la partie de la pause au-delà de six heures, sans toutefois pouvoir être inférieur à dix heures ;

c) L'exploitant ne programme pas plus de deux repos réduits entre deux périodes de repos de trente-six heures incluant deux nuits locales chacune ;

d) Après un repos réduit et le service de vol qui s'ensuit, l'insuffisance est ajoutée au temps de repos minimum avant d'entreprendre un nouveau temps de service de vol, ou au plus tard à la durée minimum du prochain repos pris en application de l'OPS 1.1110, point 2.1.

1.4.11. L'exploitant met à disposition de chaque membre d'équipage une chambre.

2. Temps de repos :

2.1. L'exploitant s'assure que le repos minimal accordé conformément aux dispositions ci-dessus est porté périodiquement à un temps de repos hebdomadaire de trente-six heures comprenant deux nuits locales, de sorte qu'il ne s'écoule pas plus de cent soixante-huit heures entre la fin d'un temps de repos hebdomadaire et le début du suivant.

OPS 1.1115
Prolongation du temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol

1. Renforcement de l'équipage de conduite :

1.1. Lorsque l'exploitant met à la disposition des membres d'équipage de conduite des facilités de repos séparées du cockpit et isolées des passagers et que l'équipage de conduite

est augmenté par un pilote de renfort qualifié de manière appropriée, le temps de service de vol maximum est porté à :

a) Seize 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 trente minutes par étape ;

b) Dix-huit 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.

1.2. Au-delà de dix-huit heures, le temps de service de vol ne pourra être prolongé que par autorisation spécifique de l'autorité ; 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 (SGS-RF).

1.3. Chaque membre d'équipage de conduite doit pouvoir se reposer pendant au moins une heure trente minutes en continu au cours du temps de service de vol.

2. Equipage de cabine :

2.1. Lorsque l'exploitant met à la disposition des membres d'équipage de cabine des facilités de repos isolées des passagers, le temps de service de vol maximum est porté à :

a) Seize 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 trente minutes par étape.

b) Plus de seize heures si la facilité de repos est constituée d'une couchette et le nombre d'étapes du service de vol est au maximum de 2.

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

2.3. Chaque membre d'équipage de cabine doit pouvoir se reposer pendant au moins une heure trente minutes 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.

3. Pour l'exploitation des avions d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité maximale approuvée en sièges passagers inférieure à 20, les facilités de repos requises au titre des points 1.1 et 2.1 peuvent ne pas être isolées des passagers.

OPS 1.1120

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

1. 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 la présente sous-partie peuvent être modifiés 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, respecter les conditions suivantes :

1.1. Le TSV maximal spécifié par l'OPS 1.1105 ne peut être augmenté de plus de deux heures, sauf si l'équipage de conduite a été renforcé, auquel cas le temps maximal de service de vol peut être augmenté de trois heures au maximum ;

1.1.1. 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 aérodrome de dégagement ;

1.1.2. Dans de telles circonstances, le temps de repos qui succède au TSV peut être réduit, mais ne doit en aucun cas être inférieur à dix heures.

1.2. 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.

1.3. L'exploitant s'assure que :

1.3.1. 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

1.3.2. 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 l'autorité au plus tard vingt-huit jours après l'événement.

OPS 1.1125

Réserve

1. Réserve à l'aéroport :

1.1. Un membre d'équipage est de réserve à l'aéroport dès sa présentation en un lieu où il est tenu de se présenter à la demande de l'exploitant, jusqu'à la fin de la période de réserve notifiée.

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

1.3. Le temps de réserve maximum à l'aéroport est de douze heures.

1.4. 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 dans l'OPS 1.1110, aux points 1.1 et 1.2, aux fins du calcul du temps de repos minimum.

1.5. Au-delà des six 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 six heures.

1.6. 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 onze heures.

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

2. Autres formes de réserve :

2.1. L'exploitant doit respecter les dispositions suivantes :

2.1.1. Toute activité de réserve doit être inscrite au tableau de service ou notifiée à l'avance.

2.1.2. L'heure à laquelle la réserve commence et celle à laquelle elle se termine sont fixées et communiquées à l'avance.

2.1.3. Toute réserve se déroulant ailleurs qu'en un lieu où le personnel navigant est tenu de se présenter est une astreinte.

2.1.4. La durée maximale de toute astreinte est de vingt-quatre heures.

2.1.5. 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.

2.1.6. Lorsque le temps de réserve consiste en une astreinte, il est sans effet sur le décompte des heures de service cumulatives visées au paragraphe OPS 1.1100.

OPS 1.1130

Alimentation

Un membre d'équipage doit avoir la possibilité de s'alimenter et de se désaltérer de manière que ses

performances ne soient aucunement affectées, en particulier lorsque le TSV dépasse six heures.

OPS 1.1135

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

1. L'exploitant 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 la présente sous-partie ; des copies de ces relevés sont mises à la disposition d'un membre d'équipage à sa demande.

2. Si les relevés que l'exploitant détient en application du point 1 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.

3. 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.

4. Les registres sont conservés pendant au moins quinze mois à compter de la date de la dernière inscription entrant en ligne de compte, ou plus longtemps si la législation nationale l'exige.

5. 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.

ARRETE MINISTERIEL du 30 juillet 2012 portant délégation de signature au vice-recteur de la Polynésie française.

La ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche,

Vu le code de l'éducation, notamment son article D. 263-11 ;

Vu le décret n° 70-1269 du 23 décembre 1970 modifié relatif à l'organisation des activités physiques, sportives et de plein air dans l'enseignement supérieur ;

Vu le décret n° 85-59 du 18 janvier 1985 modifié fixant les conditions d'exercice du droit de suffrage, la composition des collèges électoraux et les modalités d'assimilation et d'équivalence de niveau pour la représentation des personnels et des étudiants aux conseils des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel ainsi que les modalités de recours contre les élections ;

Vu le décret n° 85-827 du 31 juillet 1985 modifié relatif à l'ordre dans les enceintes et locaux des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel ;

Vu le décret n° 92-657 du 13 juillet 1992 modifié relatif à la procédure disciplinaire dans les établissements publics d'enseignement supérieur placés sous la tutelle du ministre chargé de l'enseignement supérieur ;

Vu le décret du 16 septembre 2010 portant nomination du vice-recteur de la Polynésie française ;

Vu le décret n° 2010-1123 du 23 septembre 2010 relatif à la délivrance du grade de licence aux titulaires de certains titres ou diplômes relevant du livre III de la quatrième partie du code de la santé publique ;

Vu le décret n° 2012-777 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche ;

Vu le décret du 18 juin 2012 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le décret du 21 juin 2012 relatif à la composition du Gouvernement,

Arrête :

Article 1er.— Délégation de signature est donnée à M. Cirioni (Jean-Claude), inspecteur d'académie-inspecteur pédagogique régional, vice-recteur de la Polynésie française, à l'effet de signer, au nom de la ministre chargée de l'enseignement supérieur et de la recherche, et dans la limite de ses attributions, les décisions suivantes :

- l'arrêté fixant la délimitation des enceintes et locaux affectés à titre principal à l'université de la Polynésie française ;
- l'engagement des poursuites disciplinaires devant la section disciplinaire compétente dans les conditions prévues aux 1° et 2° de l'article 23 du décret du 13 juillet 1992 susvisé ;
- les nominations des personnalités extérieures du conseil des sports du service des activités physiques et sportives et de plein air dans les conditions prévues à l'article 4 du décret du 23 décembre 1970 susvisé ;
- les actes pris par le ministre chargé de l'enseignement supérieur, en application du décret du 18 janvier 1985 susvisé ;
- les titres ou diplômes nationaux de l'enseignement supérieur délivrés par l'université de la Polynésie française ;
- conférer le grade de licence aux titulaires du diplôme d'Etat d'infirmier, en application du décret du 23 septembre 2010 susvisé.

Art. 2.— Le vice-recteur de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 30 juillet 2012.

Geneviève FIORASO.

RELEVÉ des déclarations sur l'honneur adressées au haut-commissaire par les ministres.

En application de l'article 112 II 3e alinéa de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut de la Polynésie française, les ministres nommés le 6 avril 2011 ont adressé les déclarations complémentaires suivantes, certifiées sur l'honneur exactes et sincères, comportant la liste des activités professionnelles ou d'intérêt général, même non rémunérées, qu'ils envisagent de conserver ou attestant qu'ils n'en exercent aucune.

Daniel Claude Herlemme, ministre du développement des archipels et des transports interinsulaires, en charge de la régénération de la cocoteraie : j'atteste que je suis membre, ès qualité du comité d'aménagement du territoire. Cette fonction n'est pas rémunérée.

Déclaration reçue le 22 juin 2012.

ANNEXE 2 AU RAPPORT

TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi du pays modifiant certaines dispositions relatives au personnel navigant sur les courriers long trajet des aéronefs long courrier
(Lettre n° 1110/PR du 3-3-2014)

CODE DU TRAVAIL	
DISPOSITIONS EN VIGUEUR	**MODIFICATIONS PROPOSÉES**
Partie III : CONDITIONS D'EMPLOI **Livre II : DURÉE DU TRAVAIL, REPOS ET CONGÉS** **Titre I : DURÉE DU TRAVAIL, RÉPARTITION ET AMÉNAGEMENT DES HORAIRES DE TRAVAIL** **Chapitre III : DISPOSTIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES BRANCHES D'ACTIVITÉS OU PROFESSIONS** **Section 2 : Entreprises de transport aérien** **Sous-section 2 : Personnel navigant sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier**	**Partie III : CONDITIONS D'EMPLOI** **Livre II : DURÉE DU TRAVAIL, REPOS ET CONGÉS** **Titre I : DURÉE DU TRAVAIL, RÉPARTITION ET AMÉNAGEMENT DES HORAIRES DE TRAVAIL** **Chapitre III : DISPOSTIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES BRANCHES D'ACTIVITÉS OU PROFESSIONS** **Section 2 : Entreprises de transport aérien** **Sous-section 2 : Personnel navigant sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier**
Article Lp. 3213-1 Pour l'application des dispositions de la présente sous-section, il est donné une définition de différents vocables. 1. Personnel navigant (P.N.) : a. personnel de l'équipage de conduite titulaire des autorisations administratives l'autorisant à exercer sa fonction (P.N.T.) ; b. personnel de l'équipage commercial titulaire des autorisations administratives l'autorisant à exercer sa fonction (P.N.C.). 2. Année : année civile. 3. Activité : toute tâche qu'un P.N. assure à la demande de la compagnie. 4. Arrêt nocturne : toute période de 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures de l'escale considérée. 5. Astreinte : période définie pendant laquelle ***le P.N. n'a aucune activité assignée mais est à la disposition de la compagnie pour assurer une éventuelle activité.*** 6. Courrier : période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux repos à la base d'affectation. Cette période est définie en itinéraire, horaire et repos.	**Article Lp. 3213-1** Pour l'application des dispositions de la présente sous-section, il est donné une définition de différents vocables. 1. Personnel navigant (P.N.) : a. personnel de l'équipage de conduite titulaire des autorisations administratives l'autorisant à exercer sa fonction (P.N.T.) ; b. personnel de l'équipage commercial titulaire des autorisations administratives l'autorisant à exercer sa fonction (P.N.C.). 2. Année : année civile. 3. Activité : toute tâche qu'un P.N. assure à la demande de la compagnie. 4. Arrêt nocturne : toute période de 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures de l'escale considérée. 5. Astreinte : ***une*** période définie pendant laquelle ***l'exploitant demande à l'équipage de rester disponible en un lieu où il n'est pas tenu de se présenter pour effectuer un vol, une mise en place ou un autre service sans qu'un temps d'arrêt intervienne entre-temps.*** 6. Courrier : période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux repos à la base d'affectation. Cette période est définie en itinéraire, horaire et repos.

7. Courrier long trajet : un courrier donné est considéré comme une activité long trajet lorsque le voyage aérien répond à la définition du vol long-courrier.	7. Courrier long trajet : un courrier donné est considéré comme une activité long trajet lorsque le voyage aérien répond à la définition du vol long-courrier.
8. Décalage horaire : nombre d'heures, calculé par nombre de fuseaux horaires, séparant la base d'affectation de l'escale considérée ou entre deux escales.	8. Décalage horaire : nombre d'heures, calculé par nombre de fuseaux horaires, séparant la base d'affectation de l'escale considérée ou entre deux escales.
9. Equipage de conduite de base : composition minimale requise par le règlement du transport aérien.	9. Equipage de conduite de base : composition minimale requise par le règlement du transport aérien.
10. Equipage doublé : équipage de conduite de base augmenté d'un nombre équivalent de membres d'équipage pour la fonction de pilotage. Ces membres possèdent les mêmes licences et qualifications que les membres d'équipage qu'ils viennent doubler. L'équipage dispose d'un poste de repos adéquat.	10. Equipage doublé : équipage de conduite de base augmenté d'un nombre équivalent de membres d'équipage pour la fonction de pilotage. Ces membres possèdent les mêmes licences et qualifications que les membres d'équipage qu'ils viennent doubler. L'équipage dispose d'un poste de repos adéquat.
11. Equipage renforcé : équipage de conduite de base, augmenté d'un membre d'équipage, permettant à un membre d'équipage de quitter son poste et d'être remplacé par un autre membre d'équipage de conduite possédant les mêmes licences et la qualification de type de l'aéronef concerné. L'équipage dispose d'un poste de repos adéquat.	11. Equipage renforcé : équipage de conduite de base, augmenté d'un membre d'équipage, permettant à un membre d'équipage de quitter son poste et d'être remplacé par un autre membre d'équipage de conduite possédant les mêmes licences et la qualification de type de l'aéronef concerné. L'équipage dispose d'un poste de repos adéquat.
12. Escale : arrêt technique ou commercial au cours d'un courrier.	12. Escale : arrêt technique ou commercial au cours d'un courrier.
13. Etape : temps de vol à l'intérieur d'une période de vol entre deux escales.	13. Etape : temps de vol à l'intérieur d'une période de vol entre deux escales.
~~*14. Jour : période calendaire comprise entre 0 h et 24 h (par décompte en temps universel).*~~	
15. Jour local : période allant de 0 h à 24 h en heure locale.	15. Jour local : période allant de 0 h à 24 h en heure locale.
16. Jour d'inactivité : période comprise entre 0 h et 24 h, heure locale de la résidence d'affectation. Il peut inclure tout ou partie d'un temps d'arrêt à la résidence d'affectation.	16. Jour d'inactivité : période comprise entre 0 h et 24 h, heure locale de la résidence d'affectation. Il peut inclure tout ou partie d'un temps d'arrêt à la résidence d'affectation.
17. Mise en place : tout déplacement d'un P.N. quel que soit le moyen de transport, à l'initiative de la compagnie, effectué en passager et rendu nécessaire pour l'exécution d'une activité.	17. Mise en place : tout déplacement d'un P.N. quel que soit le moyen de transport, à l'initiative de la compagnie, effectué en passager et rendu nécessaire pour l'exécution d'une activité.
18. Mois : mois civil.	18. Mois : mois civil.
19. Période de vol : la somme des temps de vol bloc entre deux temps d'arrêt successifs ou entre deux repos nocturnes ou entre un temps d'arrêt et un repos nocturne.	19. Période de vol : la somme des temps de vol bloc entre deux temps d'arrêt successifs ou entre deux repos nocturnes ou entre un temps d'arrêt et un repos noctume.
20. Rapport du commandant de bord : rapport de commandant de bord consistant en un outil écrit permettant de mentionner les particularités de l'exploitation (irrégularités, dysfonctionnements, etc.).	20. Rapport du commandant de bord : rapport de commandant de bord consistant en un outil écrit permettant de mentionner les particularités de l'exploitation (irrégularités, dysfonctionnements, etc.).
21. Poste de repos adéquat : est soit une couchette à la disposition du P.N. dans une zone isolée des passagers (P.N.T.), soit un siège confortable permettant un repos (P.N.C.).	21. Poste de repos adéquat : est soit une couchette à la disposition du P.N. dans une zone isolée des passagers (P.N.T.), soit un siège confortable permettant un repos (P.N.C.).

22. ***Repos/temps de repos*** : durée décomptée en heures locales ou en jours locaux d'inactivité attribuée périodiquement à la résidence d'affectation pendant laquelle le navigant vaque librement à des occupations personnelles.	22. ***Période d'inactivité à la base d'affectation*** : durée décomptée en heures locales ou en jours locaux d'inactivité attribuée périodiquement à la résidence d'affectation pendant laquelle le navigant vaque librement à des occupations personnelles.
23. Base d'affectation : endroit constituant la base normale d'affectation du P.N.	23. Base d'affectation : endroit constituant la base normale d'affectation du P.N.
24. Semaine : période de 7 jours consécutifs.	24. Semaine : période de 7 jours consécutifs.
25. Temps de vol bloc : temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de son roulage au sol.	25. Temps de vol bloc : temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de son roulage au sol.
26. Temps de service : période pendant laquelle le P.N. est à la disposition de la compagnie pour accomplir une activité qui lui est fixée.	26. Temps de service : période pendant laquelle le P.N. est à la disposition de la compagnie pour accomplir une activité qui lui est fixée.
27. Temps de service de vol : temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage se présente à la demande de l'exploitant pour effectuer une période de vol. La présentation s'effectue selon la nature des vols et les contraintes de la compagnie avec un minimum de 30 minutes.	27. Temps de service de vol : temps décompté depuis le moment où le membre d'équipage se présente à la demande de l'exploitant pour effectuer une période de vol. La présentation s'effectue selon la nature des vols et les contraintes de la compagnie avec un minimum de 30 minutes.
28. Temps d'arrêt : le temps décompté pour un équipage déterminé depuis le moment où l'avion s'immobilise à la fin de la dernière étape jusqu'au moment où l'avion commence à se déplacer pour effectuer la première étape d'une nouvelle période de vol.	28. Temps d'arrêt : le temps décompté pour un équipage déterminé depuis le moment où l'avion s'immobilise à la fin de la dernière étape jusqu'au moment où l'avion commence à se déplacer pour effectuer la première étape d'une nouvelle période de vol. ***Le temps d'arrêt peut inclure tout ou partie du repos minimal, au sens de la réglementation sur la limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.***
29. Temps d'arrêt du passager-service : temps minimum de repos dont dispose le P.N. avant d'entreprendre un vol en fonctions, après une mise en place.	29. Temps d'arrêt du passager-service : temps minimum de repos dont dispose le P.N. avant d'entreprendre un vol en fonctions, après une mise en place.
30. Temps de repos post courrier : temps de repos attribué depuis la fin du temps d'absence d'un courrier sans possibilité de report ni de réduction.	30. Temps de repos post courrier : temps de repos attribué depuis la fin du temps d'absence d'un courrier sans possibilité de report ni de réduction.
31. Temps d'absence : temps compté depuis le début jusqu'à la fin du temps de service de vol.	31. Temps d'absence : temps compté depuis le début jusqu'à la fin du temps de service de vol.
32. Trimestre : les périodes de calendrier commençant respectivement les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.	32. Trimestre : les périodes de calendrier commençant respectivement les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.
33. Vol long-courrier : voyage aérien qui éloigne un membre d'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles nautiques de sa base d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents mils nautiques.	33. Vol long-courrier : voyage aérien qui éloigne un membre d'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles nautiques de sa base d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents mils nautiques.
Tous les temps ci-dessus s'entendent, en heures programmées.	Tous les temps ci-dessus s'entendent, en heures programmées.

Article Lp. 3213-4 Le P.N. sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier bénéficie, à sa base d'affectation, d'un minimum de sept jours d'inactivité par mois et de 24 jours d'inactivité par trimestre. Au cours d'un mois, il est attribué au minimum trois jours d'inactivités consécutives.	Article Lp. 3213-4 Le P.N. sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier bénéficie, à sa base d'affectation, d'un minimum de sept jours d'inactivité par mois et de 24 jours d'inactivité par trimestre. Au cours d'un mois, il est attribué au minimum trois jours d'inactivités consécutives. ***Ces périodes d'inactivité à la base d'affectation sont assimilables à des temps de repos, au sens de la réglementation sur la limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos, lorsqu'ils sont pris à la base d'affectation.***
Article Lp. 3213-6 Lorsqu'un navigant affecté aux services d'un vol long-courrier effectue un vol comme passager service, avant d'entreprendre un vol comme membre d'équipage, sans qu'entre ces deux vols, un temps d'arrêt d'au moins 12 heures lui ait été accordé, le temps de vol, correspondant à ce vol comme passager-service, est compté pour moitié et son temps de service de vol est compté intégralement pour l'application des maxima fixés à l'article Lp. 3213-5. La durée de temps de vol effectué comme passager-service n'est pas considérée comme un ***repos*** lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.	Article Lp. 3213-6 Lorsqu'un navigant affecté aux services d'un vol long-courrier effectue un vol comme passager service, avant d'entreprendre un vol comme membre d'équipage, sans qu'entre ces deux vols, un temps d'arrêt d'au moins 12 heures lui ait été accordé, le temps de vol, correspondant à ce vol comme passager-service, est compté pour moitié et son temps de service de vol est compté intégralement pour l'application des maxima fixés à l'article Lp. 3213-5. La durée de temps de vol effectué comme passager-service n'est pas considérée comme un ***temps d'arrêt*** lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.
Article Lp. 3213-7 Lorsque la durée d'une période de vol est inférieure à 10 heures, le temps d'arrêt en escale est au minimum de 12 heures. Lorsque la durée d'une période de vol est supérieure ou égale à 10 heures, le temps d'arrêt en escale est au minimum de 24 heures et peut être réduit à 18 heures s'il est suivi d'un ***repos*** conditionnel à la base d'exploitation.	Article Lp. 3213-7 Lorsque la durée d'une période de vol est inférieure à 10 heures, le temps d'arrêt en escale est au minimum de 12 heures. Lorsque la durée d'une période de vol est supérieure ou égale à 10 heures, le temps d'arrêt en escale est au minimum de 24 heures et peut être réduit à 18 heures s'il est suivi d'un ***temps d'arrêt*** conditionnel à la base d'exploitation.

TEXTE ADOPTÉ N° 2014-4 LP/APF

ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FÉVRIER 2004

SESSION ADMINISTRATIVE

LOI DU PAYS

(NOR : TRA1400073LP)

modifiant certaines dispositions relatives au personnel navigant sur les courriers long trajet des aéronefs long-courrier

L'assemblée de la Polynésie française a adopté le projet de loi du pays dont la teneur suit :

Travaux préparatoires :

- Avis n° 79/2014/HCPF du 7 février 2014 du haut conseil de la Polynésie française ;
- Avis n° 01/2014/CESC du 11 février 2014 du conseil économique, social et culturel de la Polynésie française ;
- Arrêté n° 365 CM du 3 mars 2014 soumettant un projet de loi du pays à l'assemblée de la Polynésie française ;
- Examen par la commission de la santé et du travail le 7 mars 2014 ;
- Rapport n° 18-2014 du 7 mars 2014 de M^me^ Sylvana PUHETINI, rapporteur du projet de loi du pays ;
- Adoption en date du 10 avril 2014 ;

Article unique.- La sous-section 2 de la section 2 du chapitre III du titre I du livre II de la partie III du code du travail est ainsi modifiée :

1°) À l'article Lp. 3213-1 :

a) Le point 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *5. Astreinte : une période définie pendant laquelle l'exploitant demande à l'équipage de rester disponible en un lieu où il n'est pas tenu de se présenter pour effectuer un vol, une mise en place ou un autre service sans qu'un temps d'arrêt intervienne entre-temps.* » ;

b) Le point 14 est supprimé ;

c) Le point 22 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *22. Période d'inactivité à la base d'affectation : durée décomptée en heures locales ou en jours locaux d'inactivité attribuée périodiquement à la résidence d'affectation pendant laquelle le navigant vaque librement à des occupations personnelles.* » ;

d) Le point 28 est complété, après le dernier alinéa, par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« *Le temps d'arrêt peut inclure tout ou partie du repos minimal, au sens de la réglementation sur la limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.* ».

2°) L'article Lp. 3213-4 est complété, après le dernier alinéa, par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« *Ces périodes d'inactivité à la base d'affectation sont assimilables à des temps de repos, au sens de la réglementation sur la limitation des temps de vol et de service et exigences en matière de repos, lorsqu'ils sont pris à la base d'affectation.* ».

3°) Le dernier alinéa de l'article Lp. 3213-6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *La durée de temps de vol effectué comme passager-service n'est pas considérée comme un temps d'arrêt lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.* ».

4°) Le dernier alinéa de l'article Lp. 3213-7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Lorsque la durée d'une période de vol est supérieure ou égale à 10 heures, le temps d'arrêt en escale est au minimum de 24 heures et peut être réduit à 18 heures s'il est suivi d'un temps d'arrêt conditionnel à la base d'exploitation.* ».

Délibéré en séance publique, à Papeete, le 10 avril 2014

La secrétaire,

Loïs SALMON-AMARU

Le président,

Édouard FRITCH