

**Arrêté du ministre du transport du 5 août 1994 modifiant l'arrêté
du ministre du transport du 30 septembre 1989, relatif aux limitations
des temps de service et aux spécifications des temps
de repos du personnel navigant.**

Le ministre du transport,

Vu la loi n° 59-76 du 19 juin 1959 relative à la navigation aérienne,

Vu la loi n° 59-122 du 25 septembre 1959, portant adhésion de la Tunisie à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et notamment son annexe 6,

Vu le décret n° 59-201 du 4 juillet 1959 réglementant la navigation aérienne tel qu'il a été modifié par le décret n° 94-15 du 3 janvier 1994,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 30 septembre 1989 relatif aux limitations des temps de service et aux spécifications des temps de repos du personnel navigant,

Arrête :

Article unique - Les articles 4, 5, 6, et 13 de l'arrêté du 30 septembre 1989 susvisé sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 4. (nouveau) - Terminologie :

Aux fins du présent arrêté, les termes ci-après ont les significations suivantes :

Entraîneur synthétique de vol : l'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste d'équipage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de
- conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
- entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste d'équipage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste d'équipage d'un aéronef en vol dans les conditions de vol aux instruments.

Déplacement : Temps nécessaire à un membre d'équipage pour rejoindre son lieu de travail ou celui désigné pour le repos.

Membre d'équipage : personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer les fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Mise en place : période passée par le membre d'équipage, à la demande de l'exploitant, à bord d'un aéronef ou d'un autre moyen de transport, sans qu'aucune tâche ne lui soit confiée, en vue d'une affectation à un aéroport autre que celui où sa période de service précédente a pris fin.

Période de repos : toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage est dégagé de tout service à l'égard de l'exploitant.

Période de réserve : période pendant laquelle un membre d'équipage est, à la demande de l'exploitant, disponible pour le service de vol sans être affecté à aucune autre tâche.

Période service : 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.

Retard imprévu : tout retard d'un vol que des circonstances imprévues n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

Temps de vol : total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens ou grâce à un véhicule au sol, en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Temps nocturne : temps compris entre 22 heures et 6 heures du matin en heure locale du point de départ.

On entend par point de départ, l'escale où le membre d'équipage aura bénéficié du repos réglementaire après une période de service et avant le commencement d'une autre période de service.

Transport aérien commercial : toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises.

Travail aérien : activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la recherche et l'exploitation pétrolière, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc ...

Art. 5. (nouveau) - Limitation des temps de service, des heures de vol et du nombre d'atterrissages :

Les limitations relatives aux périodes de service, aux heures de vol et au nombre d'atterrissage des aéronefs civils effectuant des vols de transport aérien commercial, sont les suivantes :

- a) par période de service ou par groupement de deux périodes de services au maximum :
- 12 heures de service
 - 10 heures de vol
 - 6 atterrissages.

En cas de retard imprévu, l'équipage d'un aéronef est autorisé à un dépassement maximum de deux heures de la limitation de la période de service ou le groupement de deux périodes de service.

- b) par semaine civile 30 heures de vol
c) par moi civil : 100 heures de vol
d) par trimestre civil : 270 heures de vol
e) par année civile : 900 heures de vol.

Des dépassements des limitations prévues ci-dessus peuvent être exceptionnellement autorisés par l'autorité de tutelle, en cas de surcroît de travail et sur demande justifiée de l'exploitant.

La prise de service a lieu une heure au minimum avant l'heure de départ prévue. Ce temps minimum est consacré à la préparation du vol et de l'aéronef. Toute période égale ou inférieure à quatre heures et séparant deux périodes de service est considérée comme période de service. Si cette période est supérieure à 4 heures et inférieure à dix heures et que l'équipage bénéficie d'installation de repos couché, à domicile, à l'hôtel ou à l'aéroport, cette période n'est comptée ni temps de service ni temps de repos.

Art. 6. (nouveau) - Période de repos.

Chaque membre d'équipage a droit à un période de repos post-courrier au minimum égale à la période de service précédente ou au groupement de deux périodes de service précédentes, sans que cette période de repos soit inférieure à dix heures consécutives.

La période de repos commence à la fin du temps de déplacement accordé pour rejoindre le lieu de repos désigné après une période de service.

Toute période de service ou partie de période de service, effectuée pendant un temps nocturne, compte triple dans le calcul de la période de repos conséquente.

Aucun membre d'équipage ne peut être affecté à deux périodes de service de nuit consécutive comprises entre zéro heures et six heures.

Avant toute période de service supérieure à huit heures et comprenant un temps nocturne de plus de cinq heures de vol, l'équipage doit bénéficier, à sa base d'affectation, d'une période de repos pré-courrier égale ou supérieure à dix heures consécutives.

Chaque membre d'équipage a le droit à une période de repos ininterrompue de vingt quatre heures au cours de toute période de sept jours consécutifs et ce indépendamment des périodes de repos consécutives à une période de service.

Art. 13. (nouveau) - Instruction en ligne :

Les dispositions relatives aux limitations des temps de services, des heures de vol et du nombre d'atterrissage prévus par l'article 5 du présent arrêté, sont applicables à l'instruction en ligne. Toutefois, le temps de vol d'instruction en ligne est compté double dans le calcul de la période de repos conséquente. Si l'instruction en ligne est effectuée pendant une période nocturne, le temps de vol compte triple pour la période de repos conséquente.

Tunis, le 5 août 1994.
Le Ministre du Transport
Mondher Znaïdi
Vu
Le Premier Ministre
Hamed Karoui