

Art. 10. — Pour chaque zone grevée de servitudes de dégagement, des côtes limites sont définies en fonction de la nature et de l'emplacement des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou une gêne au fonctionnement des dispositifs de sécurité de la navigation aérienne.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement mentionne les obstacles dépassant les côtes limites ainsi que l'état de ceux existants.

A l'intérieur de ces zones, il est tenu compte, pour toute construction, du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Art. 11. — Dans les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, le permis de construire ne peut être délivré que si les constructions projetées sont conformes aux dispositions du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Art. 12. — A l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, toute construction et installation qui, par leur hauteur, pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la navigation aérienne, nécessite une autorisation spéciale de l'autorité chargée de l'aviation civile qui peut soumettre ladite construction et/ou installation à toutes conditions d'implantation et de hauteur compatibles avec la sécurité aéronautique.

Art. 13. — Lorsque les servitudes aéronautiques de dégagement instituées par le plan visé à l'article 9 ci-dessus impliquent soit la démolition ou la modification de bâtiments, soit une modification des lieux, ces opérations sont effectuées dans le cadre des procédures relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### CHAPITRE III

#### DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE

Art. 14. — Les servitudes aéronautiques de balisage sont constituées par le marquage et /ou le balisage lumineux des obstacles pour indiquer la présence de ces obstacles afin de réduire le danger pour la sécurité de la navigation aérienne.

Art. 15. — En matière de servitudes aéronautiques de balisage, le ministre chargé de l'aviation civile est habilité à prescrire, sur sa propre initiative ou à la demande du ministre de la défense nationale, pour les aérodromes et les itinéraires qui le concernent, le balisage de nuit et/ou de jour de tous les obstacles dangereux pour la navigation aérienne.

Le ministre chargé de l'aviation civile est habilité à prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radio-électriques d'aide à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Art. 16. — Pour la réalisation des balisages visés à l'article 15 ci-dessus, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

### CHAPITRE IV

#### DISPOSITIONS FINALES

Art. 17. — Les frais et indemnités qui résultent de l'établissement de servitudes aéronautiques instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne publique sont à la charge de l'Etat.

Art. 18. — Les frais et indemnités qui résultent de l'établissement de servitudes aéronautiques dans les aérodromes ou hélistations à usage privé sont à la charge du propriétaire.

Art. 19. — Les indemnités qui pourraient être dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont, à défaut d'accord amiable, fixées par la juridiction compétente.

Art. 20. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 18 Dhou El Hidja 1422 correspondant au 2 mars 2002.

Ali BENFLIS.



**Décret exécutif n° 02-89 du 18 Dhou El Hidja 1422 correspondant au 2 mars 2002 relatif à la durée de travail au titre du régime spécifique des relations de travail du personnel navigant professionnel de l'aviation civile.**

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 90-11 du 21 avril 1990, modifiée et complétée, relative aux relations de travail, notamment son article 4 ;

Vu la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 191 ;

Vu le décret présidentiel n° 2000-256 du 26 Jouamada El Oula 1421 correspondant au 26 août 2000 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 01-139 du 8 Rabie El Aouel 1422 correspondant au 31 mai 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989 fixant les attributions du ministre des transports ;

**Décète :**

Article 1er. — En application des dispositions de l'article 191 de la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, susvisée, le présent décret a pour objet de déterminer la durée de travail au titre du régime spécifique des relations de travail du personnel navigant professionnel de l'aviation civile.

**TITRE I**

**DISPOSITIONS GENERALES**

Art. 2. — Au sens du présent décret, il est entendu par :

— "**Le temps de vol**" est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

— "**La période de service**" de vol est le temps compris entre le moment où un membre d'équipage entreprend, après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, une tâche associée à ses fonctions et le moment où il est dégagé de toute fonction après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

La période de service de vol est fixée comme suit :

\* pour les avions nécessitant un officier mécanicien navigant, elle commence une heure trente (1h 30) minutes avant le début du vol et prend fin trente (30) minutes après l'achèvement du dernier temps de vol ;

\* pour les avions ne nécessitant pas un officier mécanicien navigant, elle commence une (1) heure avant le début du vol et prend fin trente (30) minutes après l'achèvement du dernier temps de vol.

— "**Le vol de nuit**" est toute période de vol dont tout ou partie se situe entre vingt et une (21) heures et cinq (5) heures locales, l'heure de référence étant celle du lieu du début du service de vol.

— "**Les heures de nuit**" sont les heures de vol réellement effectuées durant la période comprise entre les heures du coucher et du lever du soleil, telles que fixées par les tables de navigation.

— "**Le service de vol**" comprend l'ensemble des opérations nécessaires à l'exécution d'un ou de plusieurs vols entre deux arrêts successifs comportant un temps de repos ou de récupération.

— "**L'amplitude de vol**" est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage pour effectuer la première étape jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de la dernière étape précédent l'octroi d'un temps d'arrêt.

— "**Le temps de vol d'un service de vol**" est égal à la période de vol, laquelle est la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt consécutifs.

— "**Le temps d'arrêt récupérateur**" est le temps compris entre les périodes de vol successives.

— Dans une même période de vol, "**les temps d'escales intermédiaires**" sont les temps décomptés depuis le moment où l'aéronef s'immobilise à la fin d'un temps de vol jusqu'au moment où l'aéronef commence à se déplacer pour effectuer un nouveau temps de vol.

— "**Le temps d'attente en escale**" est, la période de service de vol étant engagée, l'intervalle durant lequel le navigant est empêché de continuer à exercer ses tâches, mais reste à la disposition de l'organisme employeur pour effectuer le service de vol initialement programmé ou assurer un autre service de vol, et ce, dans les limites de l'amplitude journalière. Le point de départ pour le décompte de la période de service de vol est celui de la période de service de vol initialement programmée.

— Est considéré comme "**arrêt nocturne normal**" toute période d'au moins neuf (9) heures consécutives comprenant la période de vingt et une (21) heures à cinq (5) heures locales.

— "**Le temps d'absence**" est le temps décompté depuis le début du temps de service de vol éloignant le navigant de sa base d'affectation jusqu'à la fin de la période de service de vol le ramenant à cette même base.

— "**Le courrier**" est l'activité aérienne qui consiste, après un repos à la base d'affectation, à effectuer un ou plusieurs services de vol avec retour à la base d'affectation pour y bénéficier d'un repos post-courrier.

— "**Le temps de repos post-courrier à la base d'affectation**" est le temps accordé à l'issue d'un courrier. Il est décompté dès la fin de la période de service de vol ramenant le navigant à sa base d'affectation.

— "**La rotation d'équipage**" est l'ensemble des opérations définissant l'exécution d'un courrier : itinéraire, activité, temps de repos et d'arrêt.

— "**La relève d'équipage de conduite**" est l'ensemble des opérations consistant à remplacer l'équipage de conduite d'un aéronef par un autre équipage, soit au sol pour les courts et moyens courriers, soit en vol ou au sol pour les longs courriers.

— "**Le temps d'arrêt périodique**" est le temps d'arrêt programmé à la base d'affectation et relatif aux longs courriers.

— "**Le long courrier**" est le voyage aérien qui éloigne un membre de l'équipage d'un aéronef de plus de trois milles (3.000) milles nautiques de son centre d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cent (1.200) milles nautiques.

— "**Le vol de réception**" est un vol sans passager qui a pour but de vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble des systèmes d'un aéronef avant sa mise en exploitation.

— "**Le lâcher en ligne ou lâché en opération**" consacre l'aptitude sanctionnée par un contrôle en vue de l'exercice des fonctions inhérentes au poste de navigant.

Un réseau pour un type d'aéronef donné est considéré comme exploité en régime moyen courrier s'il répond simultanément aux trois (3) conditions suivantes :

1. Le temps moyen d'étape programmé étant inférieur ou égal à trois heures ;

2. La longueur moyenne des lignes, pondérée par les fréquences, étant inférieure ou égale à mille trois cents (1.300) miles nautiques ;

3. L'éloignement moyen de l'escale de bout de ligne par rapport à la base d'affectation mesuré en distance orthodromique, étant inférieur ou égal à trois milles (3.000) miles nautiques.

Si l'une des conditions ci-dessus n'est pas remplie le réseau est considéré comme exploité en régime de long courrier.

— **"Le temps moyen d'étape programmé"** est le quotient des temps de vol, effectués en qualité de membre d'équipage, par le nombre d'étapes correspondant.

— **"Les durées des temps de vol et des temps de service de vol"** sont exprimées en temps programmés. Elles sont conformes à la durée moyenne des étapes et des temps d'escales enregistrés statistiquement.

— **"Le temps d'astreinte au terrain"** est la période durant laquelle un navigant est à la disposition de l'employeur pour effectuer, éventuellement, un service de vol.

— **"Le temps d'astreinte à domicile"** est la période durant laquelle le navigant est à la disposition de l'employeur, à son domicile, afin d'effectuer, éventuellement un service de vol.

— **"Le service hors base"** est le temps passé par un membre d'équipage hors de son lieu d'affectation ou de résidence pour effectuer des vols à partir d'une base auxiliaire.

Les termes "jour", "semaine", "mois", "année", signifient les périodes définies ci-dessous :

\* jour : période civile comprise entre double zéro (00) heure et vingt quatre (24) heures ;

\* semaine : période civile comprise entre le samedi zéro (00) heure et le vendredi suivant à vingt quatre (24) heures ;

\* mois : période civile comprise entre le premier jour et le dernier jour inclus du mois considéré ;

\* année : période civile comprise entre le premier (1er) janvier à zéro (00) heure et le trente et un (31) décembre suivant à vingt quatre (24) heures.

Art. 3. — Dans le cadre des impératifs de la sécurité aérienne, la durée du travail ainsi que les repos compensatoires du personnel navigant sont fixés conformément aux dispositions ci-dessus.

## TITRE II DE LA LIMITATION DE LA DUREE DE TRAVAIL

### Chapitre 1

#### Limitation du temps de vol

Art. 4. — Par période de vingt quatre (24) heures consécutives les limitations du temps de vol pour les pilotes et mécaniciens navigants sont les suivants :

##### 1 – Vols réguliers :

— Huit (8) heures lorsque l'équipage de conduite comprend un (1) pilote, sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas dix (10) heures.

— Dix (10) heures lorsque l'équipage de conduite comprend deux (2) pilotes, sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas douze (12) heures.

##### 2 – Vols non-réguliers :

— Neuf (9) heures lorsque l'équipage de conduite comprend un (1) seul pilote, sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas onze (11) heures.

— Onze (11) heures lorsque l'équipage de conduite comprend deux (2) pilotes, sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas douze (12) heures.

Art. 5. — Par période de vingt quatre (24) heures consécutives les limitations du temps de vol pour le personnel navigant complémentaire de bord est fixée à dix (10) heures de vol sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas douze (12) heures.

Art. 6. — Un siège passager doit être mis à la disposition de chaque membre d'un équipage de conduite secondé pour le temps pendant lequel il n'est pas en service.

Art. 7. — Les limitations en heures de vol doivent être respectées aussi bien entre le premier (1er) jour et le dernier jour de chaque mois qu'entre le seizième (16ème) jour d'un mois civil et le quinzième (15ème) jour du mois suivant.

Art. 8. — Les périodes de service du personnel navigant professionnel sont assurées tous les jours de la semaine, de nuit comme de jour, y compris le jour hebdomadaire de repos et les jours fériés chômés et payés. Le personnel navigant professionnel doit également assurer les alertes et astreintes qui lui sont prescrites pour le bon fonctionnement du service.

Art. 9. — Les heures de travail du personnel navigant professionnel se situent dans un intervalle compris :

— entre zéro (00) heure et vingt quatre (24) heures pour le personnel navigant du transport aérien public ;

— entre le lever et le coucher du soleil pour le personnel navigant dont l'activité est réglementairement diurne.

Art. 10. — En raison de la nature des activités du transport et du travail aériens la durée de travail de chaque membre du personnel navigant professionnel est programmée en horaires fixes, décalés ou variables, portés à sa connaissance par l'employeur, afin d'effectuer dans le cadre de la journée, du mois ou de l'année, un temps total de travail sans dépasser les maxims fixés aux articles 4 – 14 – 15 – 21 et 22 du présent décret.

Art. 11. — En raison de la nature du travail agricole ou de surveillance, la durée de travail, de chaque membre du personnel navigant professionnel, affecté hors base, est programmée en horaires en zone et surface à traiter portés à sa connaissance par l'employeur avant le début de chaque mission, afin d'effectuer, pendant la période fixée, un temps total de travail ne dépassant pas les maxims autorisés fixés à l'article 15 du présent décret.

Art. 12. — La durée mensuelle de travail, pour le personnel navigant professionnel affecté au travail aérien, peut être répartie par périodes de service de vol de façon inégale entre vingt et un (21) jours consécutifs ou non.

Art. 13. — L'affectation hors base d'un membre du personnel navigant, affecté au travail aérien, ne peut excéder vingt et un (21) jours consécutifs.

#### Chapitre 2

##### Limitation des heures de vol

Art. 14. — Aucun membre d'équipage de conduite ne peut dépasser les temps de vol suivants :

- Pendant une (1) semaine civile : trente (30) heures.
- Pendant un (1) mois civil : cent (100) heures.
- Pendant trois (3) mois consécutifs : deux cent quatre vingt (280) heures.
- Pendant un (1) semestre : cinq cent cinquante (550) heures.
- Pendant une (1) année civile : mille (1.000) heures.

Aucun personnel complémentaire de bord ne peut dépasser les temps de vol suivants :

- Pendant un (1) mois civil : cent vingt (120) heures.
- Pendant trois (3) mois consécutifs : trois cent trente (330) heures.
- Pendant un (1) semestre : six cent trente (630) heures.
- Pendant une (1) année civile : mille deux cents (1.200) heures.

Art. 15. — Par dérogation aux dispositions des articles 4, 9 et 14 ci-dessus, les limitations concernant les membres d'équipage de conduite qui effectuent des vols agricoles, sont les suivantes :

Pendant une période de vingt quatre (24) heures consécutives : six (6) heures de vol en deux (2) tranches de trois (3) heures chacune, séparées par une période de repos d'au moins une heure, sous réserve que la période de service de vol ne dépasse pas dix (10) heures.

En cas d'épandage d'une substance toxique, la limitation est ramenée à quatre (4) heures de vol en deux (2) tranches de deux (2) heures chacune séparées par une période de repos d'au moins une (1) heure.

Les temps de vol ne peuvent dépasser :

- Pendant un (1) mois civil : cent (100) heures de vol.
- Pendant trois (3) mois civils consécutifs : deux cents (200) heures de vol.
- Pendant une (1) année civile : huit cents (800) heures de vol.

#### Chapitre 3

##### Limitations liées au vol de nuit et à l'amplitude de service

Art. 16. — L'employeur ne doit pas faire assurer par le même personnel navigant professionnel pas plus de deux (2) vols consécutifs de nuit.

Art. 17. — Lorsqu'un navigant professionnel effectue un vol court ou moyen courrier en qualité de passager service avant d'entreprendre un vol en qualité de membre d'équipage et sans qu'entre ces vols, il n'ait pu disposer d'un temps de repos tel que fixé à l'article 29 ci-dessous, le vol effectué en qualité de passager service et le temps d'attente éventuel sont décomptés dans le temps de la période de service de vol.

Art. 18. — Lorsqu'un navigant professionnel effectue un vol court ou moyen courrier en qualité de passager service, après avoir entrepris un vol en qualité de membre d'équipage, et sans qu'entre ces deux (2) vols, il n'ait pu disposer d'un temps de repos, le vol effectué en qualité de passager service est compris de moitié dans le temps de la période de service de vol.

Art. 19. — Pour les vols longs courriers, le temps passé à bord des aéronefs en qualité de passager service par le personnel navigant professionnel qui double ou seconde d'autres membres d'équipage, n'est pas décompté dans la période de service de vol si ce personnel a pu disposer à bord, d'un siège passager tel que prévu à l'article 6 ci-dessus.

Art. 20. — La détermination des temps de repos afférents aux longs courriers tient compte de la somme des périodes de service de vol des équipages concernés.

Art. 21. — La durée de l'astreinte à domicile ne peut excéder une période continue de seize (16) heures. Lorsque le navigant professionnel en astreinte à domicile est appelé à entamer une période de service de vol le temps total écoulé depuis le début de l'astreinte à domicile jusqu'à la fin de la période de service de vol, ne saurait excéder vingt quatre (24) heures.

Art. 22. — La durée maximale de l'astreinte au terrain de la base d'affectation est fixée à quatre (4) heures. Lorsque le navigant en astreinte au terrain est appelé à entamer une période de service de vol, le temps total écoulé depuis le début de l'astreinte au terrain jusqu'à la fin de la période de service de vol, ne saurait excéder quatorze (14) heures.

Art. 23. — Pour prévenir les effets croissants de la fatigue avec le nombre de décollages et d'atterrissages, la durée de la période de service de vol doit diminuer en fonction du nombre d'étapes programmées après une troisième (3ème) étape.

Art. 24. — L'étape est le temps de vol compris entre un décollage et un atterrissage.

Art. 25. — Pour atténuer les risques de fatigue dus au décalage du cycle nyctéméral, le temps de vol maximal et le nombre d'étapes, sont fixés en fonction des tranches horaires de programmation de début et de fin de service de vol.

Art. 26. — Le ministre chargé de l'aviation civile peut déroger aux limitations, prévues ci-dessus dans les circonstances et conditions suivantes :

1 – Vol urgent dont l'exécution est rendue impérieuse :

i) Pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des dommages causés par des accidents survenus soit aux matériels, soit aux installations.

ii) Pour assurer :

- le dépannage des aéronefs ;
- une évacuation sanitaire.

2 – Achèvement d'un vol que des circonstances imprévues ne permettent pas d'effectuer dans les limites préétablies.

3 – Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale.

### TITRE III

#### DES REPOS HEBDOMADAIRES ET DES TEMPS D'ARRET RECUPERATEURS

Art. 27. — Compte tenu de l'organisation spécifique et des impératifs de la sécurité de l'activité aérienne, le personnel navigant professionnel bénéficie :

- d'un repos hebdomadaire ;
- d'un repos minimal pré-courrier ;
- de temps d'arrêt en escale et de repos post-courrier.

Art. 28. — Le personnel navigant professionnel bénéficie d'un repos hebdomadaire de trente six (36) heures consécutives.

Art. 29. — Le personnel navigant professionnel a droit, avant toute période d'activité de vingt quatre (24) heures à un repos au sol d'au moins neuf (9) heures si ce repos est compris entre vingt et une (21) heures et neuf (9) heures locales et onze (11) heures consécutives si tout ou partie de ce repos n'est pas compris dans la période de vingt et un (21) heures à neuf (9) heures locales.

Art. 30. — Chaque service de vol donne droit à un temps d'arrêt en escale.

Art. 31. — Le personnel navigant professionnel dont la période de service de vol est égale à douze (12) heures ou dont le temps de vol est égal à dix (10) heures doit bénéficier, en escale, d'un temps d'arrêt d'au moins douze (12) heures consécutives.

Art. 32. — Le personnel navigant professionnel de retour d'un courrier avec au moins deux découchers, bénéficie d'un temps de repos à sa base d'affectation dans les conditions suivantes :

1 – Pour un temps d'absence de la base inférieur à soixante douze (72) heures :

- de quatorze (14) heures dont un arrêt nocturne normal ;
- de vingt quatre (24) heures lorsqu'il n'y a pas d'arrêt nocturne normal.

2 – Pour un temps d'absence de la base égal ou supérieur à soixante douze (72) heures :

- de quarante huit (48) heures avec deux nuits au sens du présent décret.

Art. 33. — Au retour à la base d'affectation, le personnel navigant professionnel dont le temps de vol aura excédé dix (10) heures, doit bénéficier d'un repos au sol de :

- soit douze (12) heures consécutives comprenant un arrêt nocturne normal ;
- soit vingt quatre (24) heures consécutives lorsque les premières heures n'incluent pas d'arrêt nocturne normal.

Art. 34. — Le personnel navigant professionnel affecté aux longs courriers et n'ayant pas bénéficié des repos hebdomadaires a droit, outre son repos post-courrier à un temps d'arrêt de quatre (4) jours consécutifs à sa base d'affectation. Ce minimum est porté à cinq (5) jours deux (2) fois par semestre.

Art. 35. — A la fin du dernier courrier de chaque période de travail de six (6) jours, le personnel navigant professionnel ne peut assurer de vol qu'à la condition qu'il ait été dégagé de tout service pendant une période de repos ininterrompue comprenant deux (2) arrêts nocturnes normaux consécutifs.

### TITRE IV

#### DISPOSITIONS FINALES

Art. 36. — L'employeur devra tenir à jour un état de la durée de travail et des repos compensatoires de son personnel navigant professionnel.

Les modalités d'établissement et de gestion de cet état sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 37. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 18 Dhou El Hidja 1422 correspondant au 2 mars 2002.

Ali BENFLIS.