

D E C R E T S

Décret n° 88-142 du 19 juillet 1988 portant statut-type du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 111-10° et 152 ;

Vu la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens ;

Vu la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur, ensemble les textes pris pour son application ;

Vu le décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago du 7 décembre 1944 et ses amendements) ;

Décète :

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I

Champ d'application

Article 1^{er}. — Le présent statut type, pris en application de l'article 2 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur, a pour objet de fixer les règles applicables aux travailleurs constituant le personnel navigant au sein du secteur d'activité de l'aéronautique civile.

Art. 2. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile est constitué :

— du personnel de conduite ou personnel navigant technique,

— du personnel complémentaire de bord ou personnel navigant commercial.

Art. 3. — Les dispositions du présent statut type, relative à l'organisation du travail s'appliquent également au personnel navigant étranger recruté conformément à la législation et à la réglementation relatives aux conditions d'emploi des travailleurs étrangers.

Chapitre II

Définitions

Art. 4. — Pour l'application des dispositions du présent décret, les termes ci-après, spécifiques à

l'activité aérienne, s'entendent comme prévus aux articles 5 à 35 ci-dessous.

Art. 5. — Le temps de vol est le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Art. 6. — 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.

Art. 7. — le vol de nuit est toute période de vol dont tout ou partie se situe entre vingt et une heures et cinq heures locales, l'heure de référence étant celle du lieu du début du service de vol.

Art. 8. — Les heures de nuit sont les heures de vol réellement effectuées durant la période comprise entre l'heure du coucher et l'heure du lever du soleil, telles que fixées par les tables de navigation.

Art. 9. — 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.

Art. 10. — 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.

Art. 11. — L'amplitude de vol est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer 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 précédant l'octroi d'un temps d'arrêt.

Art. 12. — Est entendu par vol comme passager-service ou vol de mise en place, tout vol, aller ou retour, effectué sur ordre de l'organisme employeur par un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile en qualité de passager.

Art. 13. — Le temps d'arrêt récupérateur est le temps compris entre les périodes de vol successives.

Art. 14. — 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.

Art. 15. — 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 du vol initialement programmée.

Art. 16. — Est considérée comme arrêt nocturne normal, toute période d'au moins neuf heures consécutives comprenant la période de vingt et une heures à cinq heures locales.

Art. 17. — 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.

Art. 18. — 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.

Art. 19. — Le temps de repos post-courrier à la base d'affectation est le temps de repos 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.

Art. 20. — Le membre d'équipage est la personne chargée, par un exploitant, de fonctions à bord d'un aéronef pendant la période de service de vol.

Art. 21. — L'équipage est composé :

— du personnel navigant technique embarqué, titulaire d'une licence en cours de validité et chargé des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant la période de service de vol ;

— du personnel navigant commercial embarqué, titulaire d'un certificat de sécurité et de sauvetage en cours de validité et chargé des fonctions complémentaires de bord pendant la période de service de vol.

La composition des équipages par type d'aéronef est fixée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 22. — La rotation d'équipage est l'ensemble des opérations définissant l'exécution d'un courrier : itinéraire, horaire, activité, temps de repos et d'arrêt.

Art. 23. — La relève d'équipage est l'ensemble des opérations consistant, à remplacer l'équipage 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.

Art. 24. — Le temps d'arrêt périodique est le temps d'arrêt programmé à la base d'affectation et relatif aux longs parcours et longs courriers.

Art. 25. — Le long parcours est le voyage aérien qui éloigne un membre de l'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles nautiques de son centre d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents milles nautiques.

Art. 26. — Un réseau pour un type d'aéronef donné est considéré comme exploité en régime moyen courrier s'il répond simultanément aux trois conditions suivantes :

* temps moyen d'étape programmé inférieur ou égal à trois heures ;

* longueur moyenne des lignes, pondérée par les fréquences, inférieure ou égale à mille trois cents milles nautiques ;

* éloignement moyen de l'escale de bout de ligne, par rapport à la base d'affectation, mesuré en distance orthodromique, inférieur ou égal à trois mille milles nautiques.

Le réseau est considéré comme exploité en régime "long courrier" si l'une des conditions ci-dessus n'est pas remplie.

Art. 27. — 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.

Art. 28. — Les durées des temps de vol et des temps de service de vol sont exprimées en temps programmés. Elle sont conformes à la durée moyenne des étapes et des temps d'escale enregistrés statistiquement.

Art. 29. — Le temps d'astreinte au terrain est la période durant laquelle le navigant est à la disposition de l'organisme employeur pour effectuer, éventuellement, un service de vol.

Art. 30. — Le temps d'astreinte à domicile est la période durant laquelle le navigant est à la disposition de l'organisme employeur, à son domicile, afin d'effectuer, éventuellement, un service de vol.

Art. 31. — Le travail aérien est toute opération aérienne qui utilise un aéronef pour les activités telles que prévues, notamment, à l'article 3 de la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens.

Art. 32. — 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.

Art. 33. — Le terme « lâché en ligne » ou « lâché en opération » consacre l'aptitude sanctionnée par un contrôle en vue de l'exercice, à titre individuel, des fonctions inhérentes au poste de navigant et ce, en application des normes réglementaires fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 34. — Le vol de réception est un vol sans passagers qui a pour but de vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble des systèmes d'un aéronef avant sa mise en exploitation et ce, dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 35. — Les termes « jour », « semaine », « mois », « année » signifient des périodes civiles telles que définies ci-dessus, par opposition à l'expression période de X jours ou de X heures, qui sont des périodes de X heures ou jours consécutifs, ne coïncidant pas obligatoirement avec des périodes civiles.

* Jour : période civile comprise entre 00 h et 24 h ;

* Semaine : période civile comprise entre le samedi 00 h et le vendredi suivant à 24 h ;

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

* Année : période civile comprise entre le premier janvier à 00 h et le 31 décembre suivant à 24 h.

TITRE II

DES DROITS ET OBLIGATIONS

Art. 36. — Dans le cadre des dispositions du titre I et de l'article 51 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, certains droits et obligations des travailleurs régis par le présent statut type sont précisés aux articles 37 à 47 ci-dessous.

Le personnel navigant de l'aéronautique civile est également soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant l'activité aérienne.

Art. 37. — Le personnel navigant accomplissant des tâches reconnues nuisantes est assujéti à une surveillance médicale particulière et bénéficie de vêtements ou d'accessoires de protection ou de sécurité homologués par les organismes compétents en la matière et fournis gratuitement par l'organisme employeur.

Art. 38. — Dans le cadre des dispositions législatives en vigueur, l'organisme employeur est tenu de protéger le personnel navigant contre les menaces, outrages, injures, diffamations, ou attaques de quelque nature que ce soit, dont il peut être l'objet, à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, et de réparer, éventuellement, le préjudice qui en résulte.

Art. 39. — L'organisme employeur est tenu d'établir et d'appliquer un programme d'instruction au sol et en vol agréé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 40. — Durant sa carrière, le personnel navigant veille au développement de ses qualités professionnelles ainsi qu'à la connaissance des matériels utilisés et ce, afin de pouvoir faire face à des situations nouvelles.

Art. 41. — Le personnel navigant en service est tenu de porter l'uniforme fourni par l'organisme employeur.

Art. 42. — Les membres du personnel navigant bénéficient des protections prises en faveur des personnes et biens transportés dans des conditions et selon des modalités fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 43. — Le personnel navigant en service doit se soumettre aux mesures de contrôle sanitaire, douanier et de police, aux frontières nationales et étrangères.

Art. 44. — Outre les contrôles périodiques obligatoires, les membres du personnel navigant doivent se soumettre au contrôle médical ordonné, éventuellement, par l'organisme employeur lorsqu'il est fait application, pour ce personnel navigant, des dispositions de l'article 78 ci-dessous.

Art. 45. — En application des dispositions de l'article 41 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, il est interdit, aux travailleurs régis par le présent statut type, d'exercer une activité privée lucrative.

Cette interdiction ne s'applique pas à la production d'oeuvres scientifiques, littéraires ou artistiques.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent article, le personnel navigant peut assurer des tâches d'enseignement ou de formation dans des conditions déterminées par décret.

Art. 46. — Durant la période de service de vol, les membres de l'équipage sont, chacun en ce qui le concerne, responsables devant le commandant de bord de l'exécution des tâches qui leur sont confiées.

Art. 47. — Les droits et obligations spécifiques aux commandants de bord, leurs responsabilité et autorité, sont ceux prévus, en ce qui concerne ce personnel, par la législation et la réglementation relatives à l'activité aéronautique civile.

Art. 48. — Les statuts particuliers précisent, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent titre.

TITRE III

DE LA RELATION DE TRAVAIL

Art. 49. — Les modalités de mise en oeuvre des conditions générales d'accès aux postes de travail ainsi que du déroulement de la relation de travail du

personnel navigant de l'aéronautique civile sont précisées par les dispositions du présent statut type, en application de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et de ses textes d'application et dans le cadre de la réglementation spécifique à l'organisation des activités du transport et du travail aériens.

Chapitre I

Du recrutement

Art. 50. — Tout candidat à un poste de travail de navigant de l'aéronautique civile doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Etre de nationalité algérienne ;
- Etre de bonne moralité et jouir de ses droits civiques ;
- Justifier du niveau de qualification exigé par le poste de travail ;
- Remplir les conditions d'aptitude physique et mentale pour l'exercice de la fonction ;
- Etre âgé de 19 ans révolus ;
- Justifier de sa situation vis-a-vis du service national ;
- Etre libre de tout engagement vis-a-vis d'un autre organisme employeur ;
- Satisfaire à un concours, en tant que de besoin.

Art. 51. — Tout candidat à un emploi de navigant doit remplir l'ensemble des conditions d'accès au poste de travail pour lequel il a postulé.

A ce titre, et en même temps que la demande manuscrite, il doit fournir toutes les pièces justifiant de ses capacités et aptitudes à occuper ce poste.

A cet effet et préalablement à tout recrutement, tout candidat à un poste de navigant doit :

- être titulaire des brevets, licences, certificats et inscriptions réglementaires en état de validité ;
- satisfaire aux tests de recrutement dont la nature et les modalités sont fixées par la réglementation spécifique en la matière.

Les modalités d'application du présent article ainsi que les pièces constituant le dossier de recrutement seront précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 52. — Le document d'engagement, prévu à l'article 56 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est pris sous la forme d'une lettre d'engagement.

Art. 53. — Conformément à l'article 45 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, les postes vacants du personnel navigant sont pourvus, en priorité, par voie de promotion interne.

Les travailleurs de l'organisme employeur, confirmés à un poste de travail, sont admis de plein droit à participer aux épreuves en vue de pourvoir aux postes de travail vacants lorsque ceux-ci sont susceptibles de correspondre aux qualifications de ces travailleurs. Les modalités d'application du présent article sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre II

De la période d'essai et de la confirmation

Art. 54. — Compte tenu des spécificités de l'activité aérienne, la période d'essai à laquelle est soumis le personnel navigant est exprimée en heures de vol ainsi qu'il suit :

- entre 100 et 200 heures de vol, pour le personnel navigant complémentaire de bord ;
- entre 200 et 300 heures de vol, pour le personnel navigant de conduite.

Toutefois, l'accomplissement de ces heures de vol ne saurait se dérouler sur une période excédant :

- 6 mois pour le personnel navigant complémentaire de bord ,
- 9 mois pour le personnel navigant de conduite.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 55. — La période d'essai pour le personnel navigant prend effet à compter de la date du « lâché en ligne » ou « lâché en opération ».

Art. 56. — Conformément à l'article 6 du décret 82-302 du 11 septembre 1982, relatif aux modalités d'application des dispositions législatives concernant les relations individuelles de travail, l'organisme employeur ou le navigant peut, durant la période d'essai, mettre fin à la relation de travail, sans indemnité, sous réserve d'un préavis qui ne saurait excéder 15 jours.

La rupture de la relation de travail ne peut pas intervenir en dehors du lieu du siège social de l'organisme employeur.

Art. 57. — La confirmation, telle que prévue à l'article 58 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, donne lieu à l'établissement d'une décision individuelle.

Chapitre III

Du déroulement de la relation de travail

Section I

Classement professionnel

Art. 58. — En vue de suivre le déroulement de la carrière du personnel navigant, des listes de classement professionnel sont établies par l'organisme employeur.

Les travailleurs concernés y sont inscrits, par filière, au poste de travail occupé.

Art. 59. — Le classement professionnel indique la position occupée par le navigant dans chaque filière et en fonction de la qualification aéronef. La liste est établie, annuellement, par l'organisme employeur et communiquée aux représentants des travailleurs.

Les critères et modalités servant de base à l'établissement de cette liste sont définis par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section II

Promotion

Art. 60. — En application de l'article 117 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, la promotion du personnel navigant de l'aéronautique civile consiste en l'accès, après formation homologuée, à un poste de travail classé hiérarchiquement supérieur.

Art. 61. — La promotion du personnel navigant peut intervenir :

- par changement de classification dans la même filière ;
- par changement de qualification aéronef ;
- par changement de filière.

Les changements de filière et de qualification aéronef peuvent intervenir simultanément.

Art. 62. — Les modalités d'application des dispositions des articles 60 et 61 ci-dessus sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section III

Réaffectation

Art. 63. — Dans le cadre des dispositions de l'article 49 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 22 à 25 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité, la réaffectation du personnel navigant de l'aéronautique civile est précisée aux articles 64 à 66 ci-dessous.

Art. 64. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile est réaffecté à une activité au sol lorsqu'intervient :

- une perte définitive de licence ou de certificat de sécurité et de sauvetage, entraînant une cessation prématurée de l'activité professionnelle ;
- une suspension temporaire de l'activité professionnelle pour raison de grossesse ;

— un écart important par rapport aux normes relatives aux aptitudes physiques exigées lors du recrutement du personnel navigant complémentaire de bord.

Art. 65. — En cas de suppression ou d'extinction d'un poste de travail, le personnel navigant touché par cette mesure bénéficie, par ordre de priorité :

- d'un changement de qualification aéronef,
- d'une conversion par changement de filières,
- d'un reclassement au sol.

Art. 66. — La réaffectation d'un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile à un poste de travail au sol tient compte des capacités et aptitudes du navigant concerné.

Art. 67. — Les modalités d'application des articles 64, 65 et 66 ci-dessus sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Rétrogradation

Art. 68. — La rétrogradation, telle que prévue à l'article 20 du décret 82-302 du 11 septembre 1982 précité, peut être prononcée, notamment, à la suite d'une insuffisance ou d'une faute professionnelle dûment qualifiée, par les organes compétents en la matière. Les modalités d'application du présent article seront précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Démission

Art. 69. — La démission, telle que prévue à l'article 93 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est présentée par écrit, par le travailleur qui en manifeste la volonté, à l'organisme employeur lequel est tenu d'en accuser réception.

Néanmoins, le personnel navigant de l'aéronautique civile ne peut prétendre à la cessation de la relation de travail qu'après s'être acquitté de tous les engagements auxquels il a souscrit au moment de son recrutement.

Art. 70. — Sans préjudice des dispositions contractuelles spécifiques liant certains travailleurs à l'organisme employeur, le travailleur démissionnaire ne peut quitter son poste de travail tant qu'il n'a pas entièrement observé le délai de préavis tel que fixé aux articles 48 et 49 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité.

Art. 71. — Le délai de préavis court à compter du jour de réception, par l'organisme employeur, de la lettre de démission. L'organisme employeur est tenu de notifier, avant l'expiration de la période de préavis, sa décision portant acceptation de la démission du travailleur. A défaut de réponse, la démission est réputée acquise. Le délai de préavis peut être réduit par accord express des deux parties et ce, dans des conditions fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VI

Détachement

Art. 72. — Le détachement s'effectue conformément aux dispositions des articles 63, 64 et 65 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, des articles 37 à 50 de la loi n° 82-06 du 27 février 1982 relative aux relations individuelles de travail et des règlements pris pour leur application.

A l'exclusion des détachements de droit, les détachements sont accordés dans la limite de 1 % des effectifs par catégorie professionnelle concernée.

Art. 73. — A l'expiration de la période de détachement, lors de la réintégration du travailleur :

— la revalidation des brevets, licences et certificats de sécurité et de sauvetage des détachés de droit est assurée par l'organisme employeur ;

— les conditions et modalités de la revalidation des brevets, licences et certificats de sécurité et de sauvetage des autres détachés sont assurées dans des conditions précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VII

Mise en disponibilité

Art. 74. — La mise en disponibilité est prononcée conformément aux dispositions de l'article 66 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 51 à 59 de la loi n° 82-06 du 27 février 1982 relative aux relations individuelles de travail.

A l'exclusion des mises en disponibilité de droit, l'effectif des travailleurs mis en disponibilité ne peut excéder 1 % des effectifs par catégorie professionnelle concernée.

Art. 75. — Les dispositions de l'article 73 ci-dessus s'appliquent, lors de leur réintégration, aux travailleurs mis en disponibilité.

TITRE IV

DES ABSENCES

Chapitre I

Des absences autorisées

Art. 76. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile peut bénéficier des absences et des absences

spéciales payées prévues par les dispositions des articles 72 à 78 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 30 à 47 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 relatif aux modalités d'application des dispositions législatives concernant les relations individuelles de travail.

Art. 77. — Des autorisations spéciales d'absences non rémunérées peuvent être accordées, par période de service de vol, sur la demande justifiée d'un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile et lorsque les nécessités de la programmation le permettent.

La demande d'absence spéciale n'est recevable que si elle est déposée 48 heures au moins avant le début de la période d'absence.

Pendant ce délai, l'organisme employeur peut procéder à une nouvelle programmation permettant de prendre en compte une période de travail d'une durée au moins égale à celle prévue dans la demande d'absence du travailleur concerné.

Art. 78. — Tout membre du personnel navigant doit s'abstenir d'assurer un ou plusieurs vols dans une période de vingt quatre heures s'il estime que son état de santé momentané est susceptible de compromettre la sécurité ou la régularité du vol.

Art. 79. — L'organisme employeur ne doit pas permettre à un membre du personnel navigant d'assurer un vol ou plusieurs vols s'il a des raisons de croire que le navigant en question, pour cause de conditions physiques ou de santé, n'est pas à même d'assurer le ou les vols d'un courrier dans des conditions normales de sécurité et de régularité.

Art. 80. — Les modalités d'application des dispositions des articles 77 à 79 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre II

Des absences irrégulières

Art. 81. — Est considérée comme absence irrégulière, toute absence non justifiée d'un membre du personnel navigant au poste de travail, à l'heure fixée par la programmation pour assurer une période de service de vol.

Art. 82. — Outre la suppression systématique de la rémunération du navigant en absence irrégulière au prorata de la durée de celle-ci, l'absence irrégulière est sanctionnée dans les conditions fixées par le statut particulier et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

TITRE V

DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Chapitre I

De la durée légale du travail

Section I

Dispositions générales

Art. 83. — En matière de détermination de la durée et de l'amplitude du travail, le personnel navigant est soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant ce domaine ainsi qu'aux normes définies par les conventions internationales dûment ratifiées par l'Algérie.

Art. 84. — Eu égard à la spécificité des activités de l'aéronautique civile et à ses implications sur l'organisation du travail du personnel navigant, sont inclus, notamment, dans la détermination de la durée légale du travail :

- la période de service de vol,
- les périodes d'instruction ou de contrôle,
- le temps consacré aux tâches d'encadrement au sol,
- les temps d'attente en escale et sur le terrain de la base d'affectation,
- les vols comme passager - service,
- les astreintes au terrain.

Art. 85. — La période de service de vol, telle que définie à l'article 6 ci-dessus, commence à courir une heure trente minutes, au maximum, avant l'heure programmée pour le début du premier temps de vol jusqu'à trente minutes, au maximum, après l'heure réelle d'achèvement du dernier temps de vol.

Les statuts particuliers fixent ces limites en fonction de chaque type d'activité et d'aéronef.

Art. 86. — Les périodes de service du personnel navigant 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.

Art. 87. — L'affectation hors-base d'un membre du personnel navigant, affecté au travail aérien, ne peut excéder vingt-et-un jours consécutifs.

Art. 88. — les heures de travail du personnel navigant se situent dans un intervalle quelconque compris :

- * entre zéro heure et vingt-quatre 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. 89. — En raison de la nature des activités du transport et du travail aériens, chaque membre du personnel navigant est programmé en horaires fixes, décalés ou variables, portés à sa connaissance par l'organisme employeur, afin d'effectuer dans le cadre de la journée, de la semaine, du mois ou de l'année, un temps total de travail sans dépasser les maxima fixés aux articles 100 à 105 du présent décret.

Art. 90. — En raison de la nature du travail agricole ou de surveillance, chaque membre du personnel navigant, affecté hors-base, est programmé en horaires, en zone et surface à traiter, portés à sa connaissance par l'organisme employeur avant le début de chaque mission, afin d'effectuer, pendant la période fixée, un temps total de travail ne dépassant pas les maxima autorisés fixés aux articles 96, 100 à 105 du présent décret.

Section II

Durée journalière, hebdomadaire et mensuelle de travail

Art. 91. — La durée et l'amplitude journalières de travail du personnel navigant sont celles prévues par les dispositions des articles 67 et 68 de la loi n° 78 - 12 du 5 août 1978 et des articles 9 et 12 de la loi n° 81 - 03 du 21 février 1981 fixant la durée légale du travail.

Art. 92. — En application de l'article 5 de la loi n° 81 - 03 du 21 février 1981 précitée, la durée hebdomadaire du travail du personnel navigant est fixée à 38 heures ; la durée mensuelle de travail correspondante est fixée à 165 heures.

Art. 93. — La durée mensuelle de travail, pour le personnel navigant affecté au travail aérien, peut être répartie par périodes de service de vol de façon inégale entre vingt-et-un jours consécutifs ou non.

Art. 94. — Les modalités d'application des dispositions des articles 91 à 93 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section III

Fixation des durées de travail en temps de vol

Art. 95. — Le temps de vol d'un service de vol, considéré isolément pour un équipage donné, ne doit pas excéder huit heures.

Cette durée peut être augmentée d'une heure dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 96. — Pour certaines activités de travail aérien

(agricole, surveillance et autres travaux), le temps de vol d'un service de vol ne doit pas excéder six heures.

Art. 97. — La durée hebdomadaire de travail du personnel navigant, telle que définie à l'article 92 ci-dessus et exprimée en temps de vol, est égale à :

— dix huit heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— vingt et une heures pour le personnel navigant affecté aux avions turbo-propulseurs ou au travail aérien.

Art. 98. — La durée mensuelle de travail du personnel navigant, telle que définie à l'article 92 ci-dessus et exprimée en temps de vol, est égale à :

— soixante quinze heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— quatre vingt cinq heures par mois pour le personnel navigant affecté aux avions turbo-propulseurs ou au travail aérien.

Ces limitations doivent être respectées aussi bien entre le premier et le dernier jour de chaque mois civil qu'entre le seizième jour d'un mois civil et le quinzième jour du mois suivant.

Art. 99. — Les modalités d'application des dispositions des articles 95 à 98 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Limitation des heures supplémentaires en temps de vol

Art. 100. — Pour toute semaine considérée isolément, le nombre maximal d'heures supplémentaires en temps de vol est fixé à douze heures.

Art. 101. — Pour tout mois considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne peut dépasser cent heures sur avions à réaction et cent dix heures sur avions à hélices.

Art. 102. — Pour tout bimestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser cent quatre vingt heures sur avions à réaction et deux cent heures sur avions à hélices.

Art. 103. — Pour tout trimestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser deux cent soixante heures sur avions à réaction et deux cent quatre vingt dix heures sur avions à hélices.

Art. 104. — Pour tout semestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y

compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser cinq cents heures sur avions à réaction et cinq cent soixante heures sur avions à hélices.

Art. 105. — Pour toute année considérée isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser :

— neuf cents heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— mille heures pour le personnel navigant non concerné par la première limitation.

Art. 106. — Pour la répartition des courriers à effectuer par le personnel navigant, et compte tenu des éléments pris en considération dans le décompte du temps de travail et tels que précisés à l'article 84 ci-dessus, les organismes employeurs devront tenir compte, dans leur programmation, du rapport 18/38 ou 21/38 selon le personnel concerné.

Art. 107. — Lorsque le dénominateur du rapport défini à l'article précédent augmente plus que proportionnellement par rapport aux heures de vol réelles, la proportionnalité sera rétablie par l'attribution d'heures de vol appelées : « équivalent heures de vol ».

Art. 108. — Les modalités d'application des dispositions des articles 100 à 107 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Limitations spécifiques

Art. 109. — L'organisme employeur doit s'abstenir de programmer le personnel navigant pour plus de deux vols consécutifs de nuit.

Art. 110. — Pour prévenir et pallier 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 énième étape.

Art. 111. — Pour atténuer les risques de fatigue dus au décalage du cycle nycthémeral, le temps de vol maximal et le nombre d'étapes se réduisent ou augmentent en fonction des tranches horaires de programmation de début et de fin de service de vol.

Art. 112. — Les modalités d'application des dispositions des articles 109 à 111 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VI

Limitations en amplitude de service

Art. 113. — Lorsqu'un navigant 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 125 ci-dessous, le vol effectué en qualité de passager-service et le temps d'attente éventuel sont compris dans le temps de la période de service de vol.

Art. 114. — Lorsqu'un navigant 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 vols il n'ait pu disposer d'un temps de repos tel que prévu à l'article 127 ci-dessous, le vol effectué en qualité de passager-service est décompté dans le temps de la période de service de vol.

Art. 115. — Pour les vols « longs courriers », le temps passé à bord des aéronefs, en qualité de passager-service, par le personnel navigant 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 poste de repos homologué par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 116. — 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. 117. — Les déplacements effectués par les navigants, soit pour une mission de traitement ou de prospection, soit pour regagner le lieu d'affectation, sont décomptés comme délais de route.

Art. 118. — La durée de l'astreinte à domicile ne peut excéder une période continue de seize heures. Lorsque le navigant 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 heures.

Les heures d'astreinte à domicile ne sont pas comprises dans la période de service de vol.

Art. 119. — La durée maximale de l'astreinte au terrain de la base d'affectation est fixée à quatre 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 douze heures.

Art. 120. — Les modalités d'application des dispositions des articles 113 à 119 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VII

Dérogations particulières

Art. 121. — Le ministre chargé de l'aviation civile peut déroger aux limitations prévues aux sections 4 à 6

ci-dessus, dans les circonstances et conditions suivantes :

1) — Vol urgent dont l'exécution est rendue impérieuse :

a) pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des dommages causés par des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations ;

b) 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.

Chapitre II

Des repos périodiques et des temps d'arrêt

Art. 122. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie, outre les repos légaux prévus aux articles 79 à 82 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, de temps d'arrêt et de repos récupérateurs, compte tenu de l'organisation spécifique et des impératifs de sécurité de l'activité aérienne.

Ces temps d'arrêt et de repos récupérateurs sont les suivants :

- les temps minimaux de repos pré-courrier ;
- les temps d'arrêt récupérateur et de repos post-courrier ;
- les temps d'arrêt périodique ;
- les temps d'arrêt et de repos d'instruction.

Section I

Repos légaux

Art. 123. — Le personnel navigant bénéficie des repos légaux tels que fixés par le décret n° 82-184 du 15 mai 1982 relatif aux repos légaux.

Art. 124. — En application de l'article 6 du décret n° 82-184 du 15 mai 1982 précité, le jour de repos hebdomadaire est donné par roulement. Il doit être porté distinctement sur le plannig mensuel du personnel navigant.

Les modalités d'application du présent article sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section II

Repos minimal pré-courrier

Art. 125. — Tout service de vol, toute permanence et toute astreinte, programmés dans une période de

vingt-quatre heures, doivent être précédés d'une période de repos au sol d'au moins :

- neuf heures consécutives comprenant la période de vingt et une à cinq heures (heures locales),

- dix heures consécutives lorsque tout ou partie de la période de repos n'est pas comprise entre vingt et une heures et cinq heures (heures locales).

Il est entendu par période de vingt-quatre heures, pour chaque membre du personnel navigant, toute période débutant au moment où une période de repos se termine et pouvant être comprise entre deux parties de jours civils.

Art. 126. — Nonobstant les dispositions de l'article 125 ci-dessus, et dans le cas où, pour des circonstances imprévues, la fin de service du personnel navigant intervient entre vingt-et-une heures et zéro heure, heures locales, la période de neuf heures de repos prescrite peut être maintenue à condition que la durée du service de vol suivant n'excède pas huit heures.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

Section III

Temps d'arrêt récupérateur et de repos post-courrier

Art. 127. — Chaque service de vol donne droit à un temps d'arrêt récupérateur.

Art. 128. — Le personnel navigant dont la période de service de vol excède onze heures ou dont le temps de vol excède huit heures, doit bénéficier, en escale, d'une période minimale de repos au sol telle que fixée à l'article 125 ci-dessus, augmentée d'une heure par quart d'heure ou fraction d'un quart d'heure au-delà des onze heures de période de service de vol ou au-delà des huit heures de temps de vol.

Art. 129. — Au retour à la base d'affectation, le personnel navigant dont la période de service de vol aura excédé onze heures ou dont le temps de vol aura excédé huit heures, doit bénéficier d'un repos au sol de :

- soit douze heures consécutives comprenant un arrêt nocturne normal,

- soit vingt-quatre heures consécutives lorsque les premières heures n'incluent pas d'arrêt nocturne normal.

Art. 130. — Le personnel navigant de retour d'un courrier avec décrocher bénéficie d'un temps de repos à sa base d'affectation. La durée de ce repos est fonction du temps d'absence et de la dernière période de service de vol accomplie.

Art. 131. — Outre les temps d'arrêt post-courrier, le personnel navigant affecté aux longs courriers et n'ayant pas disposé des repos hebdomadaires légaux à sa base d'affectation, doit bénéficier d'un temps d'arrêt dont la durée est fixée par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 132. — Les modalités d'application des articles 127 à 131 ci-dessus sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Temps d'arrêt périodique

Art. 133. — Indépendamment des temps d'arrêt post-courrier, le personnel navigant affecté aux petits et moyens courriers doit bénéficier, à sa base d'affectation, d'au moins un temps d'arrêt par semaine dont la durée ne peut être inférieure à trente-six heures. Ce temps d'arrêt comprend le jour de repos hebdomadaire.

Art. 134. — A la fin du dernier courrier de chaque période de travail de six jours, le personnel navigant ne peut être programmé qu'à la condition qu'il ait été dégagé de tout service pendant une période de repos ininterrompue comprenant deux arrêts nocturnes normaux consécutifs.

Lorsque le jour de repos hebdomadaire est compris dans la période de repos définie à l'alinéa ci-dessus, le navigant doit bénéficier d'une période globale de repos ininterrompue de trente-six heures.

Art. 135. — Les modalités d'application des articles 133 et 134 ci-dessus seront précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Temps d'arrêt et de repos après des activités d'instruction au sol ou en vol

Art. 136. — Le personnel navigant affecté à des activités et tâches d'instruction au sol ou en vol, ou encadrant des phases d'entraînement en vol ou sur simulateur de vol, bénéficie de temps d'arrêt et de jour de repos à la base d'affectation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre III

Des congés annuels

Art. 137. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie des congés annuels tels que prévus aux

articles 83 à 87 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et par les dispositions de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 relative aux congés annuels.

Art. 138. — En application de l'article 7 de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 précitée, le personnel navigant bénéficie d'une augmentation de la durée du congé principal égal à un jour et demi par mois effectivement travaillé, sans que cette augmentation de durée excède quinze jours calendaires par année de travail.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers et règlements intérieurs des organismes employeurs.

Art. 139. — En application de l'article 19 de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 précitée, la durée du congé annuel principal ne peut être fractionnée.

Art. 140. — Lorsque les nécessités de service le permettent ou l'exigent, l'augmentation de la durée du congé annuel principal, telle que prévue à l'article 138 ci-dessus, est accordée séparément et peut être fractionnée selon des modalités précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

TITRE VI

DES APTITUDES PROFESSIONNELLES ET DE LA DISCIPLINE

Chapitre I

Des aptitudes professionnelles

Art. 141. — Compte tenu des impératifs de sécurité inhérents aux activités de l'aéronautique civile, l'organisme employeur est tenu de procéder au contrôle systématique des vols ainsi que des aptitudes professionnelles des personnels navigants qui les assurent.

Ces contrôles sont organisés et assurés par des instructeurs ou des examinateurs habilités par le ministre chargé de l'aviation civile selon des modalités fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 142. — Outre les cas prévus par la réglementation spécifique régissant les activités de l'aéronautique civile, tout organisme employeur peut décider de l'arrêt provisoire de vol de tout membre du personnel navigant lorsque soit les rapports de contrôle et de vols, soit la survenance d'incidents, font présager d'une réduction de son aptitude professionnelle.

Cet arrêt provisoire de vol, ordonné par l'organisme employeur, ne doit, en aucun cas, excéder trente jours.

Art. 143. — Tout membre du personnel navigant suspendu temporairement de vol par l'organisme employeur est entendu, dans les trente jours qui suivent la

décision portant arrêt provisoire de vol, par un conseil d'enquête professionnelle.

Art. 144. — Le conseil d'enquête professionnelle, organe technique et consultatif, dont la mission essentielle est d'émettre des avis en vue de permettre la qualification des insuffisances et fautes professionnelles des personnels navigants de l'aéronautique civile embarqués, ne peut se substituer, en aucun cas, aux commissions désignées par le ministre chargé de l'aviation civile, ni à celles prévues par les lois et règlements en vigueur.

Art. 145. — L'organisme employeur doit créer, en son sein, un conseil d'enquête professionnelle dont les attributions, la composition, l'organisation et les modalités de fonctionnement sont précisées par le statut particulier de l'organisme employeur concerné.

Chapitre II

De la discipline

Art. 146. — En matière de discipline, le personnel navigant est soumis aux dispositions des articles 61 à 76 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité, ainsi qu'à la réglementation relative aux infractions aux règlements de la circulation aérienne, du transport ou du travail aérien.

Art. 147. — Les différents cas de fautes professionnelles et le barème des sanctions correspondantes sont précisés par le statut particulier et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

TITRE VII

DE LA FORMATION EN ENTREPRISE

Art. 148. — Est considérée comme activité de formation en entreprise :

- toute séance d'instruction au sol ;
- toute séance d'entraînement sur simulateur de vol ;
- toute séance d'entraînement ou d'instruction en vol.

Art. 149. — Outre la mise en oeuvre des dispositions des décrets n° 82-298, 82-299 et 82-300 du 4 septembre 1982 relatifs à la formation en entreprise, et compte tenu de la réglementation spécifique à l'organisation des activités de l'aéronautique civile, le ministre chargé de l'aviation civile intervient :

- pour homologuer les contenus, les conditions de mise en oeuvre et les formes de sanction des activités de formation citées à l'article précédent ;
- pour agréer les personnels chargés, conformément aux procédures établies, de la mise en oeuvre de ces activités de formation.

TITRE VIII

DE LA REMUNERATION

Art. 150. — En application de l'article 114 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, la cotation et la classification des postes de travail interviennent conformément aux procédures fixées par la réglementation en vigueur.

Art. 151. — Les heures supplémentaires, effectuées par le personnel navigant dans les limites fixées aux articles 100 à 105 ci-dessus, sont décomptées hebdomadairement. Elles donnent lieu au paiement d'une indemnité versée mensuellement.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

TITRE IX

DU REGLEMENT INTERIEUR

Art. 152. — Le règlement intérieur, prévu aux articles 88, 89 et 156 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est élaboré par l'organisme employeur après avis des représentants des travailleurs, puis soumis par l'organisme employeur, pour visa, à l'inspection du travail territorialement compétente.

Art. 153. — Le règlement intérieur doit être constamment tenu en état de lisibilité.

Il est remis à chaque membre du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Il doit être affiché à une place convenable, aisément accessible, et rédigé en langue nationale ainsi qu'en toute autre langue étrangère largement pratiquée.

Art. 154. — Le règlement intérieur fixe les règles applicables, notamment dans les domaines suivants :

- * la discipline générale ;
- * les droits et obligations spécifiques ;
- * l'organisation technique du travail ;
- * les modalités de mise en oeuvre des heures supplémentaires ;
- * les horaires de travail ;
- * les normes d'hygiène et de sécurité ;
- * la liste des fautes professionnelles ;
- * le barème des sanctions en cas de manquement à la discipline générale et aux règles générales d'hygiène et de sécurité ;
- * la responsabilité en cas de perte ou de dégradation des matériels ;
- * les conditions d'utilisation des équipements et matériels.

TITRE X

DE LA PROTECTION SOCIALE

Art. 155. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie des assurances sociales telles que prévues par la réglementation en vigueur.

Art. 156. — Les arrêts de vol temporaires, prononcés par tout centre d'expertise médicale homologué par le ministre chargé de l'aviation civile, sont assimilés à des congés de maladie pour le membre du personnel navigant concerné, dans des conditions et durées définies par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous.

Art. 157. — Les arrêts de vol définitifs, prononcés par tout centre d'expertise médicale homologué par le ministre chargé de l'aviation civile pour raisons d'accident du travail ou de maladie professionnelle, dans des cas et conditions fixés par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous, constituent pour le membre du personnel navigant concerné, une incapacité partielle de travail et ouvrent droit à une indemnisation conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 158. — En application des dispositions de l'article 83 de la loi n° 83-11 du 2 juillet 1983 relative aux assurances sociales, tout membre du personnel navigant, engagé dans un courrier et dont l'état de santé a nécessité une hospitalisation d'urgence dans un pays étranger, bénéficie, dans des conditions définies par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous, d'une prise en charge des frais liés à cette hospitalisation.

Art. 159. — Les modalités d'application des articles 156, 157 et 158 ci-dessus sont fixées par arrêté interministériel des ministres chargés, respectivement, des affaires sociales, de l'aviation civile et des finances.

Art. 160. — Les accidents de travail, survenus à un membre du personnel navigant résidant habituellement en Algérie et effectuant des déplacements en service commandé à l'étranger, sont pris en charge dans les conditions et modalités fixées par la réglementation en vigueur relative à la réparation des accidents du travail survenus à l'étranger.

Art. 161. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à celles du présent décret, notamment le décret n° 73-36 du 28 février 1973 limitant la durée du travail du personnel navigant professionnel dans les entreprises de transport et de travail aériens.

Art. 162. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juillet 1988.

Chadli BENDJEDID.