

وعلى قرار وزير النقل المؤرخ في 30 سبتمبر 1989 المتعلق بتحديد مدة العمل وخاصيات مدة الراحة للأعوان الملاحين كما تم تنقيحه بالقرار المؤرخ في 5 أوت 1994.  
قرر ما يلي :

## الباب الأول

### أحكام عامة ومصطلحات

الفصل الأول - يهدف هذا القرار إلى إرساء المتطلبات التي يجب احترامها من قبل كل مستغل وأعضاء الطاقم التابعين له بخصوص تحديد مدة الطيران والخدمة ومتطلبات الراحة لأعضاء الطاقم.

الفصل 2 - تنطبق أحكام هذا القرار على عمليات النقل الجوي التجاري المنجزة بواسطة الطائرات.

الفصل 3 - يجب إدراج القواعد المنصوص عليها بهذا القرار، بدليل الاستغلال التابع للمستغل.

الفصل 4 - يقصد بالعبارات على معنى أحكام هذا القرار ما يلي :

- متأقلم : الحالة التي يتزامن فيها إيقاع الساعة البيولوجية لعضو الطاقم مع منطقة التوقيت الذي يوجد فيها. يعتبر عضو الطاقم متأقلماً عند شريط منطقة توقيت بساعتين حول التوقيت المحلي لنقطة مغادرته. عندما يكون الفارق في التوقيت بين التوقيت المحلي للمكان الذي تبدأ فيه الخدمة والتوقيت الذي تبدأ فيه الخدمة الموالية أكثر من ساعتين، يعتبر عضو الطاقم متأقلماً طبقاً للمعايير المحددة في الجدول التالي لاحتساب وقت خدمة الطيران اليومية القصوى :

قرار من وزير النقل مؤرخ في 12 جانفي 2017 يتعلق بتحديد مدة الطيران والخدمة ومتطلبات الراحة للأعوان الملاحين بالنسبة لعمليات النقل الجوي التجاري المنجزة بواسطة الطائرات.

إن وزير النقل

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة الملحق السادس منها،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 وعلى جميع النصوص التي نقحتها أو تميمتها وخاصة القانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009،

وعلى الأمر عدد 409 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 410 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل كما تم تنقيحه بالأمر الحكومي عدد 97 لسنة 2016 المؤرخ في 11 جانفي 2016،

وعلى الأمر الرئاسي عدد 107 لسنة 2016 المؤرخ في 27 أوت 2016 المتعلق بتسمية رئيس الحكومة وأعضائها،

الوقت المنقضي منذ الحضور في الوقت المرجعي					الفارق في التوقيت بين الوقت المرجعي والتوقيت المحلي للمكان الذي تبدأ فيه الخدمة الموالية
≥ 120	59: 119-96	59:95-72	59:71-48	< 48	
D	D	D	D	B	< 4
D	D	D	X	B	≤ 6
D	D	X	X	B	≤ 9
D	X	X	X	B	≤ 12

« B » متأقلم عند التوقيت المحلي لمنطقة توقيت المغادرة

« D » متأقلم عند التوقيت المحلي للمكان الذي يبدأ فيه عضو الطاقم الخدمة الموالية

« X » عضو الطاقم في حالة تأقلم مجهولة

- توقيت مرجعي : التوقيت المحلي في مكان التقدم عند شريط منطقة زمنية بساعتين، حول التوقيت المحلي الذي تأقلم فيه عضو الطاقم.

- خدمة ليل : فترة خدمة تدخل في الفترة المتراوحة بين الساعة 2.00 والساعة 4 و59 دقيقة في منطقة توقيت تأقلم فيها عضو الطاقم،

- خدمة : كل مهمة قام بها عضو الطاقم لحساب المستغل بما في ذلك خدمة الطيران والمهام الإدارية ومتابعة تكوين أو إنجاز تكوين وإنجاز عملية مراقبة أو الخضوع لمراقبة وكذلك التنقل للخدمة خارج قاعدة التعيين وبعض فترات احتياطي بإعلام قصير.

- فترة خدمة : فترة تبدأ عندما يطلب المستغل من عضو طاقم من الحضور من أجل خدمة أو من أجل الشروع في خدمة وتنتهي عندما يحضر هذا الشخص من مهامه بما في ذلك خدمة ما قبل الطيران.

- مدة خدمة الطيران : فترة تبدأ عندما يكون عضو الطاقم ملزم بالحضور من أجل خدمة تتضمن مرحلة أو سلسلة من المراحل وتنتهي عند نهاية آخر مرحلة التي من أجلها يكون عضو الطاقم في خدمة عندما تكون الطائرة ثابتة ومحركاتها واقفة.

- مدة الطيران : بالنسبة للطائرات والطائرات الشراعية، الوقت المنقضي بين اللحظة التي تغادر فيها الطائرة مكان توقفها من أجل الإقلاع إلى حين توقفها تماما في مكان التوقف المعين و عندما تتوقف كل المحركات والمروحة.

- مركز التعيين : المكان الذي يعينه المستغل لعضو الطاقم والذي عادة ما يبدأ فيه فترة الخدمة أو سلسلة من فترات الخدمة ولا يلزم فيها المستغل بتوفير سكن له في الظروف العادية.

- يوم محلي : مدة 24 ساعة تبدأ من الساعة 0.00 بالتوقيت المحلي.

- ليل محلي : فترة 8 ساعات بين الساعة 22.00 والساعة 8.00.

- عضو طاقم في الخدمة : عضو طاقم ينجز خدمات في الطائرة خلال مرحلة.

- وضع : نقل عضو طاقم ليس في خدمة، من مكان إلى آخر وبتعليمات من المستغل وذلك باستثناء :

- مدة المسافة بين مكان راحة خاص ومكان الحضور المحدد في قاعدة التكليف والعكس،

- والمدة اللازمة للنقل المحلي من مكان الراحة إلى مكان الخدمة والعكس.

- فضاء الراحة : مضجع أو مقعد مع دعم الساقين والقدمين يمكن عضو الطاقم من النوم على متن طائرة.

- احتياطي على إثر إعلام لفترة طويلة : فترة يطلب خلالها المستغل من عضو الطاقم أن يبقى عند الطلب لإنجاز وقت خدمة الطيران أو وضع أو أي خدمة أخرى.

- السكن : مكان هادئ ومريح وغير مفتوح للعموم يتم إعداده من أجل فترة احتياطي ذات إعلام قصير وخدمة متقطعة ويمكن فيه تعديل الإضاءة ودرجة الحرارة ويكون مجهزا بأثاث مناسب يمكن عضو الطاقم من النوم، كما يكون قادرا على استيعاب كل أفراد الطاقم الحاضرين في وقت واحد ويقدم فيه الأكل والمشروبات.

- السكن المناسب : غرفة خاصة وغير مفتوحة للعموم يتم إعدادها لكل عضو طاقم من أجل فترة احتياطي ذات إعلام قصير وخدمة متقطعة ووقت راحة وتكون موجودة في محيط هادئ ومجهزة بسرير ومهوية بطريقة كافية ومجهزة بجهاز تحكم في الإضاءة ودرجة الحرارة ويقدم فيها الأكل والمشروبات.

- طاقم قيادة مدعم : طاقم قيادة يكون عدد أعضائه أكثر من العدد الأدنى المستوجب لاستغلال الطائرة، ويمكن كل عضو طاقم قيادة من مغادرة مكان عمله وتعيينه بعضو آخر لطاقم القيادة يتمتع بالمؤهلات المناسبة وذلك قصد أخذ وقت راحة عند الطيران.

- استراحة : مدة أقصر من تلك المخصصة للراحة ويكون خلالها عضو الطاقم معفى من كل خدمة لكنها محتسبة كوقت عمل.

- حضور طراً عليه تغيير : تأجيل المستغل لوقت خدمة الطيران المبرمج قبل أن يغادر عضو الطاقم مكانه للراحة.

- التوقيت عامل اضطراب : جدول خدمة عضو طاقم يحول دون نومه خلال فترة النوم الأمثل باعتباره يتضمن وقت خدمة طيران أو دمج لوقت خدمة طيران تبدأ أو تنتهي أو تدخل في جزء النهار أو الليل للمكان الذي تأقلم فيه عضو الطاقم. يكون التوقيت عامل اضطراب إذا بدأ مبكراً أو انتهى متأخراً أو أدى إلى خدمة ليل،

أ - التوقيت عامل اضطراب من نوع صباحي يعني :

- في حالة "خدمة تبدأ مبكراً"، فترة خدمة تبدأ بين الساعة 5.00 والساعة 5 و59 دقيقة في منطقة توقيت تأقلم فيها عضو الطاقم،

- في حالة "خدمة تنتهي متأخراً"، فترة خدمة تنتهي بين الساعة 23.00 والساعة 1 و59 دقيقة في منطقة توقيت تأقلم فيها عضو الطاقم،

ب - التوقيت عامل اضطراب من "نوع متأخر" يعني:

- في حالة "خدمة تبدأ مبكراً"، فترة خدمة تبدأ بين الساعة 5.00 والساعة 6 و59 دقيقة في منطقة توقيت تأقلم فيها عضو الطاقم،

- في حالة "خدمة تنتهي متأخراً"، فترة خدمة تنتهي بين الساعة 0.00 والساعة 1 و59 دقيقة في منطقة توقيت تأقلم فيها عضو الطاقم،

- وقت راحة : فترة متواصلة وبدون انقطاع ومحددة تتبع أو تسبق خدمة طيران يحرق خلالها عضو الطاقم من كل خدمة ومن كل احتياطي.

- تناوب : خدمة أو سلسلة من الخدمات تتضمن على الأقل خدمة طيران وأوقات عمل خارج قاعدة التكاليف وتبدأ من قاعدة التكاليف وتنتهي عند الرجوع إليها لقضاء وقت راحة. لا يكون فيها المستغل ملزماً بتوفير سكن لعضو الطاقم.

- يوم معزول بدون خدمة : وقت خال من كل خدمة أو احتياطي يتكون من يوم وليلتين محليتين تم الإبلاغ به مسبقاً. يمكن أن يتضمن اليوم المعزول بدون خدمة وقت راحة.

- مرحلة : جزء من وقت خدمة طيران موجودة بين الحين الذي تغادر فيه الطائرة موقعها الأول للتوقف قصد الإقلاع إلى حين توقفها تماماً في مكان التوقف المعين.

- احتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة : فترة معينة ومبلغ عنها مسبقاً يطلب خلالها المستغل من عضو الطاقم أن يبقى عند الطلب لإنجاز وقت خدمة الطيران أو وضع أو أي خدمة أخرى بدون تداخل وقت راحة.

- احتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة في المطار : مدة احتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة تقضى في المطار.

- شكل آخر لاحتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة : احتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة تقضى في مقر عضو الطاقم أو في سكن مخصص.

- مرحلة منخفضة من إيقاع الساعة البيولوجية : الفترة بين الساعة 2.00 والساعة 5 و59 دقيقة في منطقة التوقيت التي يتأقلم فيها عضو الطاقم.

## الباب الثاني

### مسؤولية المستغل وأعضاء الطاقم

الفصل 5 - يتجه على المستغل :

(أ) نشر جداول العمل مسبقاً بما يكفي لتمكين أعضاء الطاقم من برمجة الراحة المناسبة،

(ب) الحرص على ضبط مدة خدمة الطيران بطريقة تمكن أعضاء الطاقم من الراحة الكافية لأداء عملهم على مستوى مرضي من السلامة في كل الظروف،

(ت) برمجة ساعات الحضور بطريقة تسمح بالوقت الكافي لإنجاز العمليات الأرضية،

(ث) تقييم العلاقة بين التواتر وتنظيم مدة خدمة الطيران ومدة الراحة ويأخذ بعين الاعتبار التأثيرات المتراكمة لخدمات طويلة مقترنة بمدة دنيا للراحة،

(ج) برمجة فترات الخدمة بطريقة تجنب ممارسات تؤدي إلى اضطرابات هامة في نسق النوم والعمل المنجز مثل تلك التي تؤدي تناوب خدمة النهار وخدمة الليل،

(ح) الامتثال إلى الأحكام المتعلقة بالتوقيت عامل اضطراب،

(خ) برمجة فترات راحة طويلة بما يكفي لتمكين أعضاء الطاقم من تجاوز تأثيرات الخدمات السابقة والراحة الكافية عندما تبدأ فترة العمل اللاحقة،

(د) تخطيط مدة الراحة لاستعادة القوى بصفة مطولة ويعلم بها أعضاء الطاقم مسبقاً بما فيه الكفاية،

(ذ) تخطيط خدمات الطيران بطريقة تسمح بإنجازها خلال مدة خدمة الطيران المقبولة باعتبار الوقت اللازم لإعداد الرحلة والمرحلة وأوقات الوصول،

(ر) تغيير التوقيت و/أو تكوين فريق أعضاء الطاقم إذا كانت المدة الحقيقية للعمليات تتجاوز مدة خدمة الطيران القصوى بنسبة ثلاثة وثلاثين بالمائة (33%) من خدمات الطيران المنجزة في التوقيت المعني وخلال برنامج توقيت موسمي.

الفصل 6 - يتعين على أعضاء الطاقم :

- الاستعمال الأمثل للإمكانيات والفضاءات الموضوعة على ذمتهم للراحة وتنظيم واستغلال مدة راحتهم على الوجه الأمثل،

- الامتثال إلى جميع حدود مدة الطيران ومتطلبات الراحة المنطبقة على أنشطتهم،

- الامتثال إلى جميع متطلبات المستغل كما هو منصوص عليها بدليل الاستغلال.

وعندما ينجزون مهاماً لفائدة أكثر من مستغل يحتفظ أعضاء الطاقم بملفاتهم الفردية الخاصة بمدة الطيران والخدمة وفترات الراحة ويوفرون لكل مستغل المعطيات اللازمة لتخطيط الأنشطة طبقاً لأحكام هذا القرار.

## الباب الثالث

### التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق

الفصل 7 - يتولى المستغل ضبط وتطبيق وتحسين نظام تصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق، كجزء مندمج في نظام التصرف، كما يتم وصف التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق صلب دليل الاستغلال.

الفصل 8 - يشتمل التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق على العناصر التالية :

(أ) وصف للاستراتيجية والمبادئ المعتمدة من قبل المستغل بخصوص التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق والذي يمثل سياسة التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق،

## الباب الرابع

### أنظمة خصوصيات مدة الطيران

الفصل 11 - يضع المستغلون أنظمة خصوصيات مدة الطيران ويتولون تطبيقها وتحسينها وتكون هذه الأنظمة مناسبة لنوع الأنشطة الممارسة. وتتم المصادقة على أنظمة خصوصيات مدة الطيران بما في ذلك، عند الاقتضاء، كل نظام تصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق من قبل الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل وذلك قبل تطبيقها.

الفصل 12 - على المستغل أن يحترم الخصوصية المنطبقة على حدود مدة الطيران والخدمة ومتطلبات الراحة التي تضبط بمقرر من وزير النقل.

الفصل 13 - يحدد المستغل، مركز التعيين لكل عضو من أعضاء الطاقم.

الفصل 14 - يتولى المستغل :

(أ) تحديد ساعات الحضور المناسبة لكل عملية فردية،

(ب) وضع إجراءات تبين الطريقة التي يقلص بواسطتها قائد الطائرة، خلال ظروف خاصة يمكن أن يترتب عنها إرهاق هام وبعد استشارة أعضاء الطاقم المعنيين، مدة خدمة الطيران الفعلي أو ما يمدد بها مدة الراحة قصد تجنب كل تأثيرات مضرّة بسلامة الرحلة.

الفصل 15 - يجب أن تكون مدة خدمة الطيران اليومية القصوى، دون تمديد بالنسبة لأعضاء الطاقم المتأقلمين، مطابقة للجدول التالي :

(ب) الوثائق المتعلقة بعملية التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق، وخاصة المسار الذي يهدف إلى تحسيس الأعوان بمسؤولياتهم والإجراءات المتعلقة بتعديل هذه الوثائق،

(ج) مبادئ ومعارف علمية،

(د) مسار التعرف على الأخطار وتقييم المخاطر الذي يسمح بالتصرف الدائم في الخطر أو المخاطر العملية التي يتعرض لها المستغل بسبب إرهاق أحد أعضاء الطاقم،

(هـ) مسار التخفيف من المخاطر الذي يتضمن تدابير تصحيحية تطبق دون أجل، وهي ضرورية للتخفيف بنجاعة من المخاطر التي يتعرض لها المستغل بسبب إرهاق عضو من أعضاء الطاقم، وتهدف إلى المراقبة الدائمة والتقييم بصفة منتظمة للتخفيف من هذه المخاطر نتيجة للتدابير التصحيحية،

(و) مسارات تأمين السلامة في التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق،

(ز) مسارات للنهوض بالتصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق.

الفصل 9 - يلائم نظام التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق، نظام خصوصيات مدة الطيران وحجم المستغل وكذلك طبيعة وتعقيد أنشطته ويأخذ بعين الاعتبار الأخطار والمخاطر الكامنة والمرتبطة بهذه الأنشطة ونظام خصوصيات مدة الطيران.

الفصل 10 - يتعين على المستغل أن يضع تدابير للتخفيف إذا كان مسار تأمين السلامة لنظام التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق يبين أنه لم يتم المحافظة على مستوى السلامة المطلوب.

10 مراحل	9 مراحل	8 مراحل	7 مراحل	6 مراحل	5 مراحل	4 مراحل	3 مراحل	من مرحلة إلى مرحلتين	بداية مدة خدمة الطيران حسب التوقيت المرجعي
09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:29-06:00
09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:30-13:59
09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	14:00-14:29
09:00	09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	14:30-14:59
09:00	09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	15:00-15:29
09:00	09:00	09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	15:30-15:59
09:00	09:00	09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	16:00-16:29
09:00	09:00	09:00	09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	16:30-16:59
09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	17:00-04:59
09:00	09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	05:00-05:14
09:00	09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	05:15-05:29
09:00	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	05:30-05:44
09:00	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	05:45-05:59

الفصل 16 . يجب أن تكون مدة خدمة الطيران اليومية القصوى بالنسبة لأعضاء الطاقم الذين لا يمكن التعرف على حالة تأقلمهم، مطابقة للجدول التالي :

من مرحلة إلى مرحلتين	3 مراحل	4 مراحل	5 مراحل	6 مراحل	7 مراحل	8 مراحل
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

الفصل 17 . يجب أن تكون مدة خدمة الطيران اليومية القصوى، في صورة عدم تعرف أعضاء الطاقم على حالة تأقلمهم وعندما يكون المستغل نظام تصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق، مطابقة للجدول التالي :

من مرحلة إلى مرحلتين	3 مراحل	4 مراحل	5 مراحل	6 مراحل	7 مراحل	8 مراحل
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

الفصل 22 . تتم برمجة عمليات التمديد مسبقا ومحددة على أقصى تقدير بـ :

(أ) 5 مراحل عندما لا تتداخل مدة خدمة الطيران مع المرحلة المنخفضة لنسق الساعة البيولوجية، أو

(ب) 4 مراحل عندما تتداخل مدة خدمة الطيران لفترة ساعتين على الأقل مع المرحلة المنخفضة لنسق الساعة البيولوجية، أو

(ت) 2 مراحل عندما تتداخل مدة خدمة الطيران لأكثر من ساعتين مع المرحلة المنخفضة لنسق الساعة البيولوجية.

الفصل 23 . لا يمكن دمج التمديد في مدة خدمة الطيران اليومية القصوى والأساسية في حالة عدم الراحة خلال الطيران، مع التمديدات الناتجة عن راحة خلال الطيران أو خدمة مقسمة خلال نفس فترة الخدمة.

الفصل 24 . تبين أنظمة خصوصيات مدة الطيران حدود التمديدات في مدة خدمة الطيران اليومية القصوى والأساسية، طبقا للخصوصيات المنصوص عليها بالفصل 12 من هذا القرار والمنطبقة على نوع الاستغلال، وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار عدد المراحل والتداخل مع الفترة المنخفضة لنسق الساعة البيولوجية.

الفصل 25 . تضبط أنظمة خصوصيات مدة الطيران، شروط التمديد في مدة خدمة الطيران اليومية القصوى والأساسية مع الراحة خلال الرحلة، طبقا للخصوصيات المنصوص عليها بالفصل 12 من هذا القرار، وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار :  
- عدد المراحل.

الفصل 18 . تنطبق القيم المضمنة بالجدول المنصوص عليه بالفصل 17 من هذا القرار شريطة أن يسمح نظام التصرف في المخاطر المرتبطة بالإرهاق الذي وضعه المستغل، بالمتابعة الدائمة للحفاظ على مستوى السلامة المطلوب.

الفصل 19 . عندما يكون طاقم القمرة في حاجة، بالنسبة لنفس المرحلة أو لسلسلة من المراحل، لأكثر وقت من طاقم القيادة، للإحاطة الإعلامية قبل الرحلة، يمكن تمديد مدة خدمة الطيران لطاقم القمرة لفترة مساوية للفارق بين ساعة حضور طاقم القمرة وتلك الخاصة بطاقم القيادة، ولا تتجاوز هذه الفترة الساعة الواحدة. يتم احتساب مدة خدمة الطيران اليومية القصوى بالنسبة لطاقم القمرة على أساس ساعة الحضور الخاصة بطاقم القيادة. غير أن مدة خدمة الطيران تبدأ عند ساعة حضور طاقم القمرة.

الفصل 20 . يمكن التمديد في مدة خدمة الطيران اليومية القصوى بساعة على أقصى تقدير وذلك لمرة واحدة على أقصى لكل فترة سبعة أيام متتالية، وفي هذه الحالة :

- يتم الترفيه في الفترة الدنيا للراحة قبل وبعد الرحلة بساعتين أو،

- يتم الترفيه في مدة الراحة بعد الرحلة بأربع ساعات.

الفصل 21 . عندما يتم التمديد في مدة خدمة الطيران بصورة متتالية، تكون الراحة الإضافية، الممنوحة قبل وبعد الرحلة الفاصلة بين مدتي عمل الطيران طبقا للفصل 20 من هذا القرار، متتالية.

الفصل 33 - لا يمكن أن تتجاوز مدة الخدمة المخصصة لعضو طاقم :

(أ) 60 ساعة خدمة لفترة 7 أيام متتالية،

(ب) 110 ساعة خدمة لفترة 14 يوما متتالية،

(ت) 190 ساعة خدمة لفترة 28 يوما متتالية، موزعة بشكل متساوي قدر الإمكان، على كامل الفترة.

الفصل 34 - لا يمكن أن يتجاوز مجموع مدد الطيران بالنسبة للمراحل المخصصة لعضو طاقم خلال الخدمة :

(أ) 100 ساعة طيران لفترة 28 يوما متتالية،

(ب) 900 ساعة طيران لسنة مدنية،

(ت) 1000 ساعة طيران لفترة 12 شهر مدنية متتالية.

الفصل 35 - تدمج في فترة الخدمة، الخدمة التي تلي الرحلة. وينصّ المستغل على المدّة الدنيا للخدمة بعد الرحلة صلب دليل الاستغلال الخاص به.

الفصل 36 - إذا تكفل المستغل بوضع عضو الطاقم قصد العمل، تنطبق الأحكام التالية :

(أ) الوضع الذي يتبع الحضور ويسبق فترة الخدمة هو جزء من مدة خدمة الطيران دون اعتباره مرحلة،

(ب) يعتبر كامل الوقت المخصص للوضع، مدة خدمة.

الفصل 37 - يخضع التمديد في مدة خدمة الطيران اليومية القسوى والأساسية بسبب وقت الاستراحة على الأرض للشروط التالية :

(أ) تضبط أنظمة خصوصيات مدة الطيران، بالنسبة للخدمة المجزأة العناصر التالية، طبقا لخصوصيات المصادقة المنطبقة على نوع الاستغلال:

- المدة الدنيا للاستراحة على الأرض،

- إمكانية الرفع في مدة خدمة الطيران المحددة طبقا للفصول 15 و16 و17 من هذا القرار مع الأخذ بعين الاعتبار مدة الاستراحة على الأرض وفضاء الراحة الموضوع على ذمة عضو الطاقم وعناصر أخرى ذات أهمية،

(ب) تكون الاستراحة على الأرض بأكملها جزء من مدة خدمة الطيران،

(ت) لا يمكن للخدمة المجزأة أن تتبع مدة راحة مخفضة.

الفصل 38 - إذا قام المستغل بتعيين أعضاء طاقم لاحتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة أو للخدمة بالمطار، تنطبق الشروط التالية، طبقا لخصوصيات المصادقة المنطبقة على نوع الاستغلال :

(أ) يتم تسجيل الاحتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة وكل خدمة بالمطار، بجدول الخدمة كما يتم مسبقا ضبط ساعة بداية ونهاية الاحتياطي وإعلام جميع أعضاء الطاقم المعنيين به وذلك قصد السماح لهم ببرمجة فترة راحة مناسبة.

- والمدة الدنيا للراحة خلال الطيران، الممنوحة لكل عضو من أعضاء الطاقم،

- ونوع فضاء الراحة خلال الطيران،

- تدعيم عدد أعضاء طاقم القيادة الأساسي.

الفصل 26 - كل تغيير من قبل قائد الطائرة، في حالة ظروف طائرة، لحدود مدة خدمة الطيران والخدمة والراحة، خلال عمليات طيران بدأت عند ساعة الحضور أو بعدها، يجب أن يحترم الشروط التالية :

(أ) لا يمكن التمديد بأكثر من ساعتين، في مدة خدمة الطيران القسوى إذا كان التمديد ناتجا عن تطبيق الفصول 15 أو 16 أو 17 أو 37 من هذا القرار، إلا إذا تم تدعيم عدد أعضاء طاقم القيادة. وفي هذه الحالة يمكن التمديد في مدة خدمة الطيران القسوى بثلاث ساعات على الأقصى.

(ب) إذا تم، خلال المرحلة الأخيرة من مدة خدمة الطيران، تجاوز مدة التمديد المرخص فيها بسبب أحداث طائرة حدثت بعد الإقلاع، يمكن مواصلة الرحلة إلى غاية الوجهة المبرمجة أو مطار آخر،

(ت) يمكن التقليل من مدة الراحة الموالية لمدة خدمة الطيران، ولا يمكن في كل الحالات أن تكون أقل من 10 ساعات.

الفصل 27 - في حالة ظروف طائرة من شأنها أن تنتج إرهاقا هاما، يقلص قائد الطائرة من مدة خدمة الطيران الفعلية وأو يمدد في مدة الراحة قصد تجنب كل أثر مضر بسلامة الرحلة.

الفصل 28 - يستشير قائد الطائرة جميع أعضاء الطاقم بخصوص مستوى يقظتهم قبل تقرير تطبيق التغييرات المنصوص عليها بالفصلين 25 و26 من هذا القرار.

الفصل 29 - يجب على قائد الطائرة أن يقدم تقريرا إلى المستغل عندما يتم التمديد في مدة خدمة الطيران أو التقليل من مدة الراحة وفقا لتقديره.

الفصل 30 - عندما يتم التمديد في مدة خدمة الطيران أو التقليل من مدة الراحة لمدة أكثر من ساعة، يوجه المستغل إلى الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل نسخة من التقرير المذكور بالفصل 29 من هذا القرار يتضمن ملاحظاته وذلك خلال أجل 28 يوما على أقصى تقدير بعد الحادثة.

الفصل 31 - يضع المستغل سياسة غير عقابية تمكن قائد الطائرة من السلطة التقديرية فيما يتعلق بتمديد مدة خدمة الطيران وتقليل مدة الراحة وينصّ عليها بدليل الاستغلال.

الفصل 32 - يضع المستغل بدليل الاستغلال إجراءات بخصوص تأخر الحضور في حالة ظروف طائرة طبقا للخصوصيات المنصوص عليها بالفصل 12 من هذا القرار والمنطبقة على نوع الاستغلال.

الفصل 40 - يجب أن توافق مدة الراحة الدنيا الممنوحة قبل مدة خدمة الطيران بمركز التعيين، مدة الخدمة السابقة أو 12 ساعة، ويتم اعتماد المدة الأطول.

بقطع النظر عن أحكام الفقرة الأولى من هذا الفصل، تنطبق مدة الراحة الدنيا المنصوص عليها أعلاه إذا وفر المستغل سكناً مناسباً لعضو الطاقم بمركز تعيينه.

الفصل 41 - تساوي مدة الراحة الدنيا الممنوحة قبل مدة خدمة طيران تبدأ خارج مركز التعيين، على الأقل فترة الخدمة السابقة أو 10 ساعات، ويتم اعتماد المدة الأطول. وتتضمن هذه المدة 8 ساعات يمكن خلالها لعضو الطاقم النوم وذلك بالإضافة للوقت اللازم للتنقل ولقضاء حاجيات فيزيولوجية أخرى.

الفصل 42 - استثناء للفصلين 40 و41 من هذا القرار، يمكن للأنظمة الخصوصية لمدة الطيران أن تقلص مدة الراحة الدنيا، طبقاً لخصوصيات المصادقة المنطبقة على نوع الاستغلال، مع الأخذ بعين الاعتبار العناصر التالية :

(أ) المدة الدنيا للراحة المخفضة،

(ب) التمديد في مدة الراحة الموالية،

(ت) التخفيض في مدة خدمة الطيران الموالية للراحة المخفضة.

الفصل 43 - تبين الأنظمة الخصوصية لمدة الطيران، أوقات الراحة المتكررة والممددة لاستعادة القوى والتي تمكن من إزالة الإرهاق المتراكم. تكون مدة الراحة الممددة الدنيا لاستعادة القوى مساوية لـ 36 ساعة، وتتضمن ليلتين محليتين، ولا يمكن بأي حالة من الحالات، أن تنقضي مدة 168 ساعة بين نهاية مدة راحة ممددة لاستعادة القوى وبداية مدة الراحة الموالية. وتصل مدة الراحة الممددة لاستعادة القوى إلى يومين محليين مرتين في الشهر.

الفصل 44 - تبين الأنظمة الخصوصية لمدة الطيران، مدة راحة إضافية طبقاً لخصوصيات المصادقة المنطبقة على نوع الاستغلال، قصد تعويض :

(أ) تأثيرات الفارق الزمني وتمديد مدة خدمة الطيران،

(ب) الإرهاق المتراكم الإضافي الناتج عن التوقيت عامل اضطراب،

(ت) التغيير في مركز التعيين.

## الباب الخامس

### أحكام مختلفة

الفصل 45 - لكل عضو طاقم، خلال مدة خدمة الطيران، إمكانية تناول الغذاء والمشروبات لتجنب انخفاض قدراته وخاصة عندما تكون مدة خدمة الطيران تتجاوز 6 ساعات. يبين المستغل ضمن دليل الاستغلال، طريقة ضمان تغذية أعضاء الطاقم طيلة مدة خدمة الطيران.

(ب) يعتبر عضو الطاقم في احتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة وذلك منذ حضوره إلى نقطة الحضور إلى غاية نهاية الفترة التي تم إعلامه بها والخاصة بالاحتياطي بالمطار.

(ج) يحتسب الاحتياطي على إثر إعلام لفترة قصيرة، كمدة خدمة على معنى الفصول 33 و34 و40 و41 و42 و43 و44 من هذا القرار.

(د) تحتسب الخدمة بالمطار بأكملها ضمن مدة الخدمة، وتحتسب مدة خدمة الطيران كلياً منذ حضور عضو طاقم للخدمة بالمطار.

(هـ) يضع المستغل سكناً على نمة عضو الطاقم الذي هو في احتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة.

(و) تضبط الأنظمة الخصوصية لمدة خدمة الطيران، العناصر التالية :

(1) المدة القصوى للاحتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة،

(2) تأثير الوقت المقضى خلال الاحتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة، على مدة خدمة الطيران القصوى التي يمكن تخصيصها، مع الأخذ بعين الاعتبار فضاء الراحة الموضوع على نمة عضو الطاقم وكذلك عناصر أخرى ذات أهمية مثل :

- ضرورة أن يكون عضو الطاقم على استعداد في الحال،

- تداخل الاحتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة مع النوم،

- الإعلام الطويل بما فيه الكفاية يضمن إمكانية النوم بين لحظة المناداة لإنجاز الخدمة ومدة خدمة الطيران المعينة.

(3) لا تؤدي فترة الراحة الدنيا اللاحقة للاحتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة، إلى تعيين مدة خدمة الطيران.

(4) الأساليب المعتمدة لاحتساب الوقت المخصص للاحتياطي بالمطار على إثر إعلام لفترة قصيرة، لغاية الجمع بين ساعات الخدمة.

الفصل 39 - عندما يتولى المستغل تعيين أعضاء طاقم الاحتياطي على إثر إعلام لفترة طويلة تنطبق الشروط التالية طبقاً للخصوصيات المنصوص عليها بالفصل 12 من هذا القرار والمنطبقة على نوع الاستغلال :

(أ) يدرج الاحتياطي على إثر إعلام لفترة طويلة بجدول العمل،

(ب) تنص الأنظمة الخصوصية لمدة الطيران على العناصر التالية :

- المدة القصوى لكل احتياطي فردي على إثر إعلام لفترة طويلة،

- عدد الأيام المتتالية للاحتياطي على إثر إعلام لفترة طويلة، التي يمكن منحها لعضو طاقم.

الفصل 46 - يحتفظ المستغل، طيلة 24 شهرا ب :

(أ) البيانات الفردية لأعضاء الطاقم المتضمنة:

- مدة الطيران.

- بداية ومدة ونهاية كل فترة خدمة وكل مدة خدمة الطيران.

- أوقات الراحة وأيام الإعفاء من كل خدمة.

- مركز التعيين المحدد.

(ب) بيانات مدة خدمة الطيران الممددة ومدة الراحة المخفضة.

الفصل 47 - عند الطلب يوفر المستغل نسخا فردية من

بيانات مدة الطيران ومدة الخدمة ومدة الراحة، بالنسبة:

(أ) لعضو الطاقم المعني،

(ب) لمستغل آخر، بخصوص عضو طاقم لدى هذا الأخير

أو أصبح كذلك.

الفصل 48 - يتم الاحتفاظ لمدة 24 شهرا بالبيانات المشار

إليها بالفصل 6 من هذا القرار والمتعلقة بأعضاء الطاقم الذين يقدمون خدمات لفائدة عدة مستغلين.

الفصل 49 - يوفر المستغل تكوينا أساسيا ومستمر في مجال

التصرف في الإرهاق، لفائدة أعضاء الطاقم والأعوان المكلفين بإعداد وتحسين جدول الخدمة وأعوان الإدارة المعنية. ويتبع هذا التكوين برنامجا يتم وضعه من قبل المستغل ويذكره بدليل الاستغلال. ويحتوي برنامج التكوين على الأسباب والآثار الممكنة للإرهاق وكذلك على تدابير مجابهة الإرهاق.

الفصل 50 - يمكن للإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل

أن تمنح تراخيصا استثنائية لأحكام هذا القرار، في صورة حدوث ظروف طارئة عملياتية ومستعجلة أو في صورة الضروريات العملياتية لفترة محددة. لهذا الغرض يجب على كل مستغل، أن يثبت للإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل، بالاعتماد على تجربته في العمليات مع الأخذ بعين الاعتبار عناصر أخرى هامة، مثل المعارف العلمية الحالية، أن طلبه للترخيص الاستثنائي يسمح بضمان مستوى معادل من السلامة. ويتم عند الاقتضاء، اشتراط تدابير مصاحبة ومناسبة لمنح هذه التراخيص الاستثنائية.

الفصل 51 - تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا القرار

وخاصة أحكام قرار وزير النقل المؤرخ في 30 سبتمبر 1994 المشار إليه أعلاه والمتعلقة بتحديد مدة الطيران والعمل ومتطلبات الراحة للأعوان الملاحين بالنسبة لعمليات النقل الجوي التجاري المنجزة بواسطة الطائرات.

وتبقى أحكام قرار وزير النقل المؤرخ في 30 سبتمبر 1994 المشار إليه أعلاه سارية المفعول فيما يتعلق بتحديد مدة الطيران ومدة الخدمة ومتطلبات الراحة بالنسبة لأعضاء الطاقم في حالة عمليات النقل الجوي التجاري بواسطة طائرة مروحية وفي حالة طيران التدريب والعمل الجوي.

الفصل 52 - يدخل هذا القرار حيز التنفيذ ابتداء من 29 أكتوبر 2017.

الفصل 53 - ينشر هذا القرار بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية.

تونس في 12 جانفي 2017.

وزير النقل

أنيس غديرة

اطلع عليه

رئيس الحكومة

يوسف الشاهد