JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE,

DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

LOIS ET DECRETS

ARRÊTES, DÉCISIONS, CIRCULAIRES, AVIS COMMUNICATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	Lois et decrets			Débats à l'Assemblée Nationale	Bulletin Officiel Ann. march publ. Registre de Commerce	REDACTION ET ADMINISTRATION DIRECTION Abonnements et publicité IMPRIMERIE OFFICIELLE 9, rue Trolier ALGER Tél : 66-81-49, 66-80-96 CCP 3 200-50 - ALGER
	Trois mois	Six mois	Un an	Un an	Un an	
Algérie et France ..	8 NF	14 NF	24 NF	20 NF	20 NF	
Etranger	12 NF	20 NF	35 NF	25 NF	15 NF	

Le numéro 0,25 NF. — Numéro des années antérieures : 0,30 NF Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés.
Prière de fournir les dernières bandes aux renouvellements et réclamations — Changement d'adresse ajouter 0,30 NF.
Taux des insertions : 2,50 NF la ligne

SOMMAIRE

DECRETS, ARRÊTES DÉCISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Décret n° 64-64 du 28 février 1964 portant application de la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 portant création de la Cour suprême, p. 254.

Décret du 19 février 1964 portant nomination de magistrats à la Cour suprême, p. 255.

Arrêté du 18 février 1964 portant délégation de signature, p. 255.

Arrêté du 19 février 1964 modifiant l'arrêté du 10 janvier 1964 fixant la composition des Cours criminelles révolutionnaires, p. 255.

Arrêté du 19 février 1964 portant délégation de magistrats à la Cour suprême, p. 255.

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

Arrêtés des 7, 8, 11, 21, 22 et 25 novembre, 4, 11, et 24 décembre 1963 portant nomination d'attachés de préfecture, p. 256.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE NATIONALE

Arrêtés des 19 juillet et 12 novembre 1963, portant nomination et délégation dans les fonctions d'inspecteur adjoint et d'inspecteur du trésor, p. 260.

Arrêtés des 22 novembre et 24 décembre 1963 portant nomination d'inspecteurs et de contrôleurs des impôts, p. 260.

Arrêté du 2 décembre 1963 mettant fin au détachement d'un agent comptable d'Algérie, p. 260.

Arrêtés du 9 décembre 1963 portant recrutement de contrôleurs fonciers stagiaires, p. 260.

Arrêtés des 30 et 31 décembre 1963 portant recrutement, nomination ou promotion d'un inspecteur, de contrôleurs des impôts et d'un agent de constatation, p. 260.

Arrêté du 3 février 1964 portant sur une demande d'approbation du projet de canalisation de transport d'hydrocarbures liquides allant du PK 66 du pipe-line Zarzaitine Méditerranée à In Aménas, et d'autorisation de transport correspondante, p. 261.

Arrêté du 7 février 1964 portant dévolution du patrimoine de la chambre de commerce de Batna, p. 261.

MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION, DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions d'application de l'ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la nationalité et à la propriété des aéronefs, p. 262.

SOMMAIRE (suite).

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions de navigabilité des aéronefs civils, de délivrance et de maintien des certificats de navigabilité, p. 267.

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public, p. 272.

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les règles d'aménagement et de sécurité à bord des aéronefs de transport public, p. 280.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Emprunts. — Régie foncière de la ville d'Alger, p. 283.

— Electricité et gaz d'Algérie, amortissement de l'emprunt 6 % 1959, p. 283.

Marchés. — Mise en demeure d'entrepreneurs, p. 284.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTERE DE LA JUSTICE

Décret n° 64-64 du 28 février 1964 portant application de la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 portant création de la Cour suprême.

Le Président de la République, Président du Conseil,

Sur le rapport du ministre de la justice, garde des sceaux,

Vu la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 instituant une Cour suprême et notamment les dispositions de l'article 45 ;

Le Conseil des ministres entendu,

Décète :

ARTICLE 1^{er}

SERVICE GENERAL DE LA COUR SUPREME

La Cour suprême sera installée le 2 mars mil neuf cent soixante quatre.

Elle exerce sa plus complète activité au cours d'une année judiciaire commençant le premier octobre et prenant fin le trente et un juillet.

Pendant les deux mois de vacances judiciaires compris entre le premier août et le trente septembre de chaque année, elle réduit son activité au jugement des affaires pénales et des affaires urgentes.

Sont réputées urgentes, notamment, les procédures engagées dans les matières ci-après :

- 1° — Statut personnel
- 2° — Accidents et conflits du travail
- 3° — Nationalité
- 4° — Référé
- 5° — Détention préventive.

Une audience solennelle tenue, sauf empêchement majeur, le premier mercredi d'octobre, marque l'ouverture de l'année judiciaire.

ARTICLE 2

DES VACATIONS

Pendant les vacances judiciaires, le service de la Cour suprême est assuré par deux chambres de vacations : une chambre criminelle et une chambre civile.

Les membres en sont désignés au cours d'une réunion du bureau de la Cour suprême tenue, au plus tard, dans la dernière quinzaine de juillet.

Si, pour une cause quelconque d'empêchement, le nombre des magistrats présents, attachés à l'une d'elles, se trouve inférieur au quorum nécessaire pour lui permettre de statuer valablement, il est fait appel, pour compléter sa composition, dans l'ordre d'ancienneté, aux conseillers de l'autre chambre, les plus récemment nommés.

ARTICLE 3

DES PERMISSIONS ET CONGES

Sous réserve, tant de ce qui peut être règlementé par le service de la fonction publique à l'égard de l'ensemble des agents de l'Etat, que de ce qui peut être édicté par les textes fixant le statut de la magistrature, des autorisations d'absence, ne dépassant pas dix jours, pourraient être accordées, respectivement par le premier président et par le procureur général de la Cour suprême, aux magistrats et agents de tous ordres relevant de chacun d'eux.

Si l'absence doit durer plus de dix jours, le congé ne peut être accordé que par le ministère de la justice.

ARTICLE 4

ENROLEMENT

Il est tenu, par le greffier en chef de la Cour suprême, ou le greffier qui en assure les fonctions, un registre général sur lequel sont inscrites toutes les affaires, dans l'ordre numérique, au moment de leur dépôt au greffe.

ARTICLE 5

DU ROLE D'AUDIENCE

Le président de chaque chambre arrête le rôle d'audience. Ce rôle, certifié par le greffier, sera affiché au greffe et dans la salle d'audience. Il restera affiché jusqu'à son remplacement par un autre rôle.

ARTICLE 6
DU PLUMITIF

Il est tenu, dans chaque chambre, et pour chacune de ses audiences, un plumitif mentionnant la présence ou l'absence des magistrats qui la composent, et indiquant les causes de l'absence, si elles sont connues.

Le plumitif est visé et arrêté par le président, le dernier jour de chaque semaine.

ARTICLE 7
DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Les dossiers relatifs aux pourvois et recours formés antérieurement au 1^{er} juillet 1962, devant la Cour de cassation et le conseil d'Etat, et non encore jugés, dossiers qui, aux termes de l'article 18 du Protocole judiciaire du 28 août 1962, doivent être immédiatement transmis aux autorités algériennes, seront réclamés et déposés, dès que reçus, au greffe de la Cour suprême.

Dans les quinze jours de leur dépôt, le greffier en chef en avisera les parties intéressées par lettre recommandée avec avis de réception, en leur faisant sommation de constituer un avocat agréé dans le délai de deux mois, faute de quoi l'affaire sera jugée en l'état, et la décision rendue réputée contradictoire.

Les pourvois et recours formés en Algérie, ou qui n'ont pu l'être entre le 1^{er} juillet 1962 et l'installation de la Cour suprême seront déposés au greffe de la Cour suprême, ou interjetés valablement dans les deux mois francs à compter de son installation, pour être statué à leur sujet conformément à la loi.

ARTICLE 8

Le ministre de la justice, garde des sceaux, est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 28 février 1964.

Ahmed BEN BELLA.

Décret du 19 février 1964 portant nomination de magistrats à la Cour suprême.

Le Président de la République, Président du Conseil,

Vu l'ordonnance n° 62-049 du 21 septembre 1962 relative aux nominations dans la hiérarchie judiciaire ;

Vu la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 portant création de la Cour suprême et notamment son article 6, alinéa 1^{er} ;

Sur proposition du ministre de la justice, garde des sceaux,

Décète :

Article 1^{er}. — Sont nommés :

— Premier président de la cour suprême : M. Gati Hacène, procureur général près la cour d'appel d'Alger,

— Procureur général près la Cour suprême : M. Mostefaï El-Hadi, premier président de la cour d'Appel d'Alger,

— Présidents de chambre à la cour suprême :

MM. Oulo Aoudia Boudjerna, président de chambre à la Cour d'appel d'Alger.

Benbahmed Mostefa, président du tribunal de grande instance de Annaba.

Bouchenak Boudjemline, président du tribunal administratif d'Alger.

— Avocat général près la cour suprême : M. Schiano de Tagliacolo Albert, Julien, substitut général près la cour d'appel d'Alger.

— Conseiller à la cour suprême : M. Achouche Robert, conseiller à la cour d'appel d'Alger.

Art. 2. — Le ministre de la justice, garde des sceaux est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au

Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 février 1964,

Ahmed BEN BELLA.

Arrêté du 18 février 1964 portant délégation de signature.

Le ministre de la justice, garde des sceaux,

Vu le décret n° 63-385 du 26 septembre 1963 autorisant le Président de la République, les ministres et les sous-secrétaires d'Etat à déléguer leur signature ;

Vu le décret en date du 1^{er} février 1964, portant nomination de M. Derradji Ahmed en qualité de directeur des affaires judiciaires au ministère de la justice ;

Arrête :

Article 1^{er}. — Délégation de signature est donnée à M. Derradji Ahmed, directeur des affaires judiciaires au ministère de la justice, pour signer dans le cadre de ses attributions, au nom du ministre de la justice, garde des sceaux, tous actes, décisions et arrêtés.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 18 février 1964,

Mohammed El Hadi HADJ SMAINE.

Arrêté du 19 février 1964 modifiant l'arrêté du 10 janvier 1964 fixant la composition des Cours criminelles révolutionnaires.

Le ministre de la justice, garde des sceaux,

Vu l'ordonnance du 7 janvier 1964 portant création des Cours criminelles révolutionnaires modifiée par l'ordonnance n° 64-5 du 10 janvier 1964 ;

Vu l'arrêté du 10 janvier 1964 fixant la composition des Cours criminelles révolutionnaires ;

Arrête :

Article 1^{er}. — Sont nommés assesseurs-jurés :

MM. Mérini Ahmed Abderrahim et Ould Ali Mohamed.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions contraires et notamment celles de l'article 1^{er} de l'arrêté du 10 janvier 1964.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 février 1964

Mohammed El-Hadi HADJ SMAINE.

Arrêté du 19 février 1964 portant délégation de magistrats à la Cour suprême.

Le ministre de la justice, garde des sceaux,

Vu la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 portant création de la Cour suprême, notamment en son article 3 ;

Arrête :

Article 1^{er}. — Sont délégués dans les fonctions d'avocat général à la Cour. suprême :

MM. Bouherid Driss, président de chambre à la Cour d'appel de Constantine,

Elhassar Abdelkader, avocat général près la Cour d'appel d'Oran.

Art. 2. — Est délégué dans les fonctions de conseiller à la Cour suprême :

M. Aouissi Mecheri, conseiller à la Cour d'appel d'Alger.

Art. 3. — Le directeur du personnel et de l'administration générale est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 février 1964.

Mohammed El-Hadi HADJ SMAINE.

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Arrêtés des 7, 8, 11, 21, 22 et 25 novembre, 4, 11 et 24 décembre 1963 portant nomination d'attachés de préfecture.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Hadj Saïd Hocine est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Guellil Djamal Abdelkrim est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Mediène Ben Amr est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Soltani Ghoulem Allah est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, Mlle Abdehlaq Mekkia est nommée à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressée est mise à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Bedrani Slimane est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tiaret.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1963, M. Khati Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tizi-Ouzou

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Dedouche Abdelkader est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Eddine Bel Abbès est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Lounis Ali est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Kiès Fayçal est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Safir Abbas est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 4^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tiaret.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Tobbal Mohammed-Larbi est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Tlemcani Abdelkader est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Benchikh Youcef est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Annaba.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Righi Abdellah est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1965, M. Taleb Bendiab Abderrazak est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Mechebbek Mohammed Hebrî est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 2^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Kadi Ali Bouchentouf est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Chergui Ahmed Ali Benaoumeur est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Benzaoucha Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 4^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 8 novembre 1963, M. Tedjini Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Megrine Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Saci Ali est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture stagiaire, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Megrine Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Benboualia Loufî est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Nourredine Nourredine est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Touzène Chadli est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 4^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Taleb Lotfi est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Mostaganem.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Alla Boutkhal est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Hakka Hocine est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Kohli Touati est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 novembre 1963, M. Nourredine Salem est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Bokreta Mchamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'El-Asnam.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Nedjahi Ali est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Batna.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, Mlle Chikhi Zahia est nommée à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressée est mise à la disposition du préfet de Batna.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Bellia Hadj est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 2^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, Mlle Ben-Harrats Safia est nommée à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressée est mise à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Khorsi Tahar est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Hamidou Azzeddine est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 21 novembre 1963, M. Fellah Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de la Saoura.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Kouider Ould-Moussa est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tlemcen.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Hamedi Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tlemcen.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Dahane Boufeldja est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tlemcen.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Benaïssa Maâmar est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tlemcen.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Mahded Saci est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Kaddad Mabrouk est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, Mlle Djeffal Sakhria est nommée à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressée est mise à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Benali Tayeb dit Douadi est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Benabid Abdelouahab est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 25 novembre 1963, M. Rahem Amar est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture stagiaire, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Alger.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Mohand-Amar Chérif est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Abdellaoui Ahmed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tiaret.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Ali Ben Ali Bouziane est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tiaret.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, Mlle Zohra bent Abderrahmane est nommée à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressée est mise à la disposition du préfet de Tiaret.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Nasri Djamel Elddine est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Annaba.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Bentegri Bachir est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Labadi Ameur est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Baidi Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tizi-Ouzou.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Bouchemla Bachir est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 2^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Alger.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 4 décembre 1963, M. Cherrak Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture stagiaire, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Alger.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 11 décembre 1963, M. Gasmî Abdelmadjid est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet d'Annaba.

Le dit arrêté prend effet à compter du 1^{er} mai 1963.

Par arrêté du 24 décembre 1963, M. Naït Dahmane Mohand Chérif est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 3^e échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Sétif.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 24 décembre 1963, M. Ounissi Mouldi est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Constantine.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 24 décembre 1963, M. Boutaiba Ammar est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Médéa.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 24 décembre 1963, M. Small Maamar est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Saïda.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 24 décembre 1963, M. Talbi Mohamed est nommé à l'emploi d'attaché de préfecture 2^e classe 1^{er} échelon, sous réserve de la justification des conditions imposées par l'article 2 du décret n° 62-503 du 19 juillet 1962.

L'intéressé est mis à la disposition du préfet de Tizi-Ouzou.

Ledit arrêté prend effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

MINISTRE DE L'ECONOMIE NATIONALE

Arrêtés des 19 juillet et 12 novembre 1963, portant nomination et délégation dans les fonctions d'inspecteur adjoint et d'inspecteur du trésor.

Par arrêté du 19 juillet 1963, M. Kaïdali Bachir est nommé en qualité d'inspecteur-adjoint du trésor de 1^{er} échelon à l'indice brut 300.

Ledit arrêté prendra effet à compter du 1^{er} juillet 1963.

Par arrêté du 12 novembre 1963, M. Abdessemed Boubaker est délégué dans les fonctions d'inspecteur du trésor de 1^{er} échelon à l'indice brut 415.

Ledit arrêté prend effet à compter du 1^{er} avril 1963.

Arrêtés des 22 novembre et 24 décembre 1963 portant nomination d'inspecteurs et de contrôleurs des impôts.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Chalabi Khirdine est nommé en qualité d'inspecteur des impôts de 1^{er} échelon à compter du 1^{er} janvier 1963 avec effet pécuniaire du même jour.

Par arrêté du 24 décembre 1963, les dispositions de l'arrêté du 1^{er} avril 1963 par lequel M. Nechachby El Azhar est délégué dans les fonctions d'inspecteur des impôts 2^eme échelon indice brut 335, sont rapportées à compter du 1^{er} septembre 1963.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Mouche A'ssa est nommé en qualité de contrôleur des impôts de 2^eme échelon à compter du 1^{er} juillet 1963 avec effet pécuniaire du même jour.

Par arrêté du 22 novembre 1963, M. Aoubid Ahmed est nommé en qualité de contrôleur des impôts de 2^eme échelon à compter de la date de son installation, à l'indice 230.

Arrêté du 2 décembre 1963 mettant fin au détachement d'un agent comptable d'Algérie.

Par arrêté du 2 décembre 1963, il est mis fin au détachement de M. Magra Amar, agent comptable d'Algérie, auprès de la société agricole de prévoyance de Constantine (3^e classe, 2^e échelon, indice 254) à compter du 31 octobre 1963.

M. Magra Amar sus-désigné est réintégré dans son cadre d'origine à compter du 1^{er} novembre 1963.

Arrêtés du 9 décembre 1963 portant recrutement de contrôleurs fonciers stagiaires.

Par arrêté du 9 décembre 1963, M. Kara Zoubir est recruté en qualité de contrôleur foncier stagiaire (1^{er} échelon - indice brut 210) à compter du 20 août 1963, date de son installation.

Par arrêté du 9 décembre 1963, M. Benzerari Ahcén est recruté en qualité de contrôleur foncier stagiaire du service de l'organisation foncière et du cadastre, de 1^{er} échelon (indice brut 210), à compter du 20 juin 1963, date de son installation.

Par arrêté du 9 décembre 1963, M. Bourouba Ismail est recruté en qualité de contrôleur foncier stagiaire (1^{er} échelon - indice brut : 210) à compter du 1^{er} août 1963, date de son installation.

Arrêtés des 30 et 31 décembre 1963 portant recrutement, nomination ou promotion d'un inspecteur, de contrôleurs des impôts et d'un agent de constatation.

Par arrêté du 30 décembre 1963, M. Mahious Youcef est recruté en qualité de contrôleur des impôts, 1^{er} échelon - indice brut 210.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé.

Par arrêté du 30 décembre 1963, M. Benmagnia Hocine est recruté en qualité de contrôleur des impôts de 1^{er} échelon à compter du 16 juillet 1963, date de son installation, à l'indice brut 210.

Par arrêté du 30 décembre 1963, M. Hamdine Ouatik est recruté en qualité de contrôleur des impôts - 1^{er} échelon - indice brut 210.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé.

Par arrêté du 30 décembre 1963, M. Bénébari Mohamed Rachid est recruté en qualité de contrôleur des impôts, 1^{er} échelon à compter du 5 avril 1963, date de son installation à l'indice brut 210.

Par arrêté du 30 décembre 1963, Khelifa Abdelkader est recruté en qualité de contrôleur des impôts de 1^{er} échelon, à compter du 18 juillet 1963 date de son installation, à l'indice brut 210.

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public ;

Vu les règlements de navigabilité des aéronefs en vigueur ;
Sur la proposition du directeur des transports,

Arrête :

Article 1^{er}. — Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à tous les aéronefs de transport public, sans préjudice de l'application des dispositions fixées par les conditions techniques de délivrance de certificat de navigabilité, notamment en ce qui concerne les issues de secours, la largeur des couloirs, les aménagements et les équipements des aéronefs certifiés conformes aux règlements de navigabilité actuellement en vigueur.

Toutefois des dérogations à certaines dispositions fixées par le présent arrêté peuvent être accordées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports notamment pour les avions d'un poids maximum inférieur à 5.700 kgs.

TITRE I

AMENAGEMENT, ISSUES DE SECOURS ET SIEGES DES PASSAGERS

Art. 2. — Tout aéronef de transport public doit être aménagé pour permettre l'évacuation rapide de tous les occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé.

Le rapport entre la capacité en sièges passagers et le nombre des issues de secours de la cabine des passagers est fixé dans l'annexe I au présent arrêté. Cette annexe fixe également le nombre maximum de personnes à bord de plus de 3 ans admissibles par appareil (équipage compris).

Art. 3. — Chaque passager adulte et chaque membre du personnel navigant technique ou commercial doit disposer d'un siège individuel et être muni d'une ceinture de sécurité. Ces équipements doivent être d'un type homologué ou agréé.

De plus, les sièges orientés dans un autre sens que face à la marche (sièges disposés latéralement, sièges tournés vers l'arrière) doivent être d'un type approprié au genre d'aménagement considéré et faire l'objet d'un agrément spécial.

Les conditions exigées pour le transport des enfants sont fixées par décision du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Art. 4. — Les issues de secours et leur mécanisme d'ouverture doivent porter les indications utiles (en langue arabe et en langue française) pour faciliter leur emploi de jour et de nuit. Toutes ces indications doivent être éclairées par une ou plusieurs sources lumineuses alimentées indépendamment du circuit principal d'éclairage. Sur certains aéronefs en service ces sources lumineuses peuvent être remplacées par des peintures lumineuses.

Toutes les issues de secours prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'aéronef à l'usage des sauveteurs.

Le repérage des zones du fuselage, si elles existent, permettant aux équipes de sauvetage de pénétrer dans l'aéronef doit être conforme aux dispositions fixées par l'annexe I du présent arrêté.

Art. 5. — Tous les aménagements des cabines de passagers et notamment la disposition des sièges, des portes de séparations des différents compartiments, des cloisons, des compartiments à usage de bar, de salle de lecture, etc... les dispositifs d'arrimage des bagages, doivent être approuvés par les services ou organismes qualifiés.

Le chargement de l'appareil ainsi que la disposition des sièges et de leurs accoudoirs et de tous les autres aménagements doivent permettre, à tout moment, un accès facile aux issues de secours.

Les voies de passage entre les divers compartiments pour passagers doivent être complètement dégagées. Les portes de séparation de ces différents compartiments doivent s'ouvrir dans les deux sens ou comporter une zone (frangible) permettant de les enfoncer facilement en cas de coincement. Toutefois, pour les avions en service actuellement les portes s'ouvrant dans un seul sens sont autorisées à condition qu'elles comportent un dispositif permettant leur blocage en position ouverte au décollage et à l'atterrissage.

Le chargement et les aménagements (tapis de sol notamment) ne doivent, en aucun cas, obstruer les trappes ou les portes d'accès aux soutes et aux commandes de secours (telles que descente manuelle des trains d'atterrissage, des volets etc).

TITRE II

CONSIGNES AUX PASSAGERS

Art. 6. — Au début de chaque vol ou avant d'effectuer un vol au-dessus de l'eau, au-dessus des régions inhospitalières ou à haute altitude, l'équipage doit mettre les passagers au courant de l'emplacement et du mode d'emploi des équipements appelés à être utilisés :

- ceinture de sécurité
- issues de secours,
- gilets de sauvetage et autres équipements individuels,
- masques à oxygène,
- équipement collectif des secours.

La mise au courant des passagers peut être faite à l'aide de notices dont ils prennent connaissance.

Dans tous les cas où des gilets de sauvetage sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements avant que le survol de l'eau n'ait commencé ou au début de ce survol.

Lorsque des masques à oxygène sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements au début du vol.

Art. 7. — L'équipage doit donner aux passagers, en cas d'urgence toutes les consignes de sécurité appropriées aux circonstances, dans le cas d'un incident en vol.

Les consignes de sécurité à appliquer en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé doivent faire l'objet de notices individuelles, placées de façon apparente à portée de chaque passager.

Art. 8. — Tout aéronef doit être muni de dispositifs (lumineux ou phonique par exemple) permettant à l'équipage de donner aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

- mettre les ceintures de sécurité,
- défense de fumer
- s'il a lieu, mettre les masques à oxygène.

TITRE III

EQUIPEMENTS DE SECOURS ET EQUIPEMENTS D'EVACUATION

TITRE III

Art. 9. — Tout aéronef doit emporter les équipements suivants quel que soit le vol effectué :

a) une trousse de premier secours et une boîte de matériel de secours convenable et facilement accessible dont la composition est fixée en annexe 2.

b) pour les aéronefs à cabine non pressurisée, un extincteur portatif placé dans le poste de pilotage et un extincteur portatif dans chaque compartiment de passagers séparé du poste de pilotage ou difficilement accessible au pilote ou copilote ; toutefois, si l'aéronef ne comporte qu'un seul compartiment pour tous les occupants (cas de certains avions légers, par exemple) l'extincteur portatif passagers n'est pas exigé.

De plus, le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports peut exiger des extincteurs supplémentaires pour certains types d'aéronefs, si la sécurité l'exige.

c) une hache de pompiers dans la cabine passagers et pour les avions de plus de 50 passagers, une dans le poste de pilotage. Ces haches sont destinées notamment à ouvrir la paroi du fuselage en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Pour les aéronefs transportant plus de 100 passagers, le nombre de haches emportées doit être de trois, une dans le poste de pilotage, deux dans la cabine passagers situées à portée de la main des personnels navigants commerciaux lorsque ces derniers ont pris la place qui leur est désignée pour le décollage et l'atterrissage.

d) des dispositifs permettant l'évacuation rapide des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé (rampe d'évacuation, cordes, etc...)

Chacun des équipements définis au présent article doit être d'un type homologué ou agréé.

Art. 10. — L'exploitant doit établir un plan d'évacuation précisant notamment l'emplacement des issues de secours et le processus d'évacuation des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Il doit aussi établir un plan figurant les équipements de secours et d'évacuation et leur emplacement (dimension du fuselage : 50 cm).

MINISTERE DE LA RECONSTRUCTION, DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions d'application de l'ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la nationalité et à la propriété des aéronefs.

Le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports,

Vu l'ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, à la définition et à la propriété des aéronefs ;

Vu le décret n° 63-129 du 19 avril 1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction, des travaux publics et des transports, et notamment son article 6 § a ;

Sur la proposition du directeur des transports,

Arrête :

Article 1^{er}. — Le registre d'immatriculation des aéronefs ou « matricule aéronautique » est tenu par un bureau de la sous-direction de l'aviation civile.

CHAPITRE I.

Inscription à la matricule aéronautique

Art. 2. — L'inscription à la matricule aéronautique est effectuée sur présentation d'une demande établie en deux exemplaires, selon le modèle figurant en annexe II au présent arrêté par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins, sur papier timbré, au bureau de la matricule aéronautique prévu à l'article 1^{er} ci-dessus.

La demande doit mentionner :

- 1°) le numéro du certificat de navigabilité ou les références de la demande faite en vue de l'obtention de ce certificat ;
- 2°) les indications prévues aux alinéas 4° et suivants de l'article 7 de l'ordonnance susvisée du 18 septembre 1962.

A cette demande doivent être jointes.

— une pièce établissant l'identité du propriétaire et justifiant de sa nationalité, conformément aux dispositions de l'article 4 de l'ordonnance précitée du 18 septembre 1962 ;

— une pièce établissant que le demandeur est bien le propriétaire de l'aéronef ;

— la déclaration que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat ou, dans le cas où l'aéronef a déjà figuré sur le registre d'immatriculation d'un Etat étranger, un certificat établi par ledit Etat et attestant la radiation de son registre d'immatriculation, de l'aéronef considéré ;

— lorsque l'aéronef est d'origine étrangère, la justification de l'obtention d'une licence d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

Art. 3. — L'inscription à la matricule aéronautique est attestée par un certificat d'immatriculation délivré au propriétaire de l'aéronef par le bureau prévu à l'article 1^{er} ci-dessus et établi suivant le modèle figurant en annexe I au présent arrêté.

Le certificat d'immatriculation porte les indications prévues à l'article 7 de l'ordonnance précitée du 18 septembre 1962. Il doit être conservé en permanence à bord de l'aéronef.

Toute modification aux caractéristiques de l'aéronef visées à l'article 7 de ladite ordonnance doit être notifiée dans les trente jours au bureau prévu à l'article 1^{er} ci-dessus. Mention datée en est faite sur la matricule aéronautique et portée sur le certificat d'immatriculation.

Art. 4. — Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation est tenu d'avoir :

1°) Un registre de dépôt ;

2°) Un registre destiné à recevoir les immatriculations, les inscriptions des mutations de propriété par décès, des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels et les transcriptions des procès-verbaux de saisie.

Art. 5. — Sur le registre de dépôt prévu à l'article précédent le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation enregistre les remises qui lui sont faites :

— De toutes les pièces produites pour les inscriptions des mutations de propriété par décès, des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels pour être inscrits ;

— Des procès-verbaux de saisie pour être transcrits ;

— D'actes ou d'extraits d'actes contenant subrogation ou antériorité, radiation totale ou partielle pour être mentionnés ;

— Et, en général, de toutes les pièces produites en exécution de la législation en vigueur.

Ces pièces reçoivent le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Le numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions.

Le registre de dépôt est à souche. Les pièces une fois enregistrées, il est délivré un récépissé extrait dudit registre, mentionnant :

1° le numéro d'ordre et la date d'enregistrement apposés sur les pièces en exécution de l'article précédent ;

2° les noms et prénoms du déposant ;

3° le nombre et la nature de ces pièces, avec indication du but dans lequel le dépôt a été fait ;

4° la marque de l'aéronef, la date et les lettres d'immatriculation ou la date et le numéro de la déclaration, prévues à l'article 13 du présent arrêté.

Le récépissé est daté et signé par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre. Ce récépissé doit être présenté à ce fonctionnaire pour obtenir restitution des pièces qui doivent porter mention ou certification que l'inscription a été effectuée.

Le registre est signé par première et dernière feuille, coté et paraphé en tous ses autres feuillets par l'autorité désignée à l'article 1^{er} du présent arrêté.

Lorsqu'il y a lieu d'ouvrir un nouveau registre pour faire suite au registre épuisé, l'ordre des numéros d'enregistrement se continue sur le registre nouveau.

Art. 6. — Le registre d'immatriculation et d'inscription prévu à l'article 1 est un registre à reliure spéciale et à feuillets mobiles. Il est formé par une série de dossiers constitués comme il est dit ci-dessous.

Il est ouvert un dossier à tout aéronef faisant l'objet d'une demande d'immatriculation, conformément à l'article 2 du présent arrêté. Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre porte en tête le numéro d'ordre et les lettres d'immatriculation

Chaque dossier comporte trois parties distinctes :

a) la première partie reproduit les renseignements prévus à l'article 3 du présent arrêté ou, si l'aéronef est en construction, les renseignements figurant à la déclaration établie conformément à la législation en vigueur.

Les déclarations de modification aux caractéristiques de l'aéronef, de location ou de perte figurent dans cette partie du dossier ;

b) la deuxième partie du dossier est réservée aux inscriptions prévues par l'article 5 du présent arrêté.

On enlisse à cet endroit les requêtes ainsi que les bordereaux d'inscription hypothécaire, comme il est prévu au susdit article.

Les mentions de changement de domicile élu, de subrogations et antériorités et de radiations totales ou partielles sont portées sur les bordereaux d'inscription hypothécaire dans les marges réservées à cet effet ;

c) la troisième partie du dossier est réservée au classement des procès-verbaux de saisie, sur lesquels sont portés le numéro et la date d'entrée figurant au registre de dépôt.

Toute addition ou rectification motivée portant sur une des inscriptions prévues au paragraphe b ci-dessus ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

Art. 7. — Tout aéronef inscrit à la matricule aéronautique doit porter de façon apparente, outre la marque de nationalité prévue à l'article 18 de l'ordonnance précitée du 18 septembre 1962, la marque d'immatriculation qui lui est propre.

Art. 8. — La marque de nationalité précède la marque d'immatriculation. Elle est constituée par le groupe 7 T : le chiffre 7 en caractère arabe sans ornementation et la lettre T en caractère romain majuscule.

Art. 9. — La marque d'immatriculation, qui sera séparée de la marque de nationalité par un tiret comprend un groupe de trois lettres en caractères romains majuscules choisi dans les séries suivantes :

- de 7 T. VAA à 7 T. VXZ — Avions civils.
- de 7 T. VYA à 7 T. VZZ — Planeurs civils.
- de 7 T. WUA à 7 T. WVZ — Hélicoptères civils.
- de 7 T. WWA à 7 T. WXZ — Aéronefs civils titulaires d'un certificat de navigabilité restreint ou d'une immatriculation provisoire.
- de 7 T. WYA à 7 T. WZZ — Groupes réservés aux aéronefs civils prototypes ou en essais.

Art. 10. — Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur les aéronefs ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Les marques seront tenues constamment propres et resteront toujours visibles.

Elles sont disposées ainsi qu'il suit :

I. — Aérostats :

Dirigeables.

Les marques apposées sur les dirigeables doivent apparaître soit sur l'enveloppe, soit sur les empennages. Si les marques sont apposées sur l'enveloppe, elles sont disposées dans le sens de la longueur sur les deux côtés de l'enveloppe et, en outre, sur la surface supérieure le long du méridien vertical. Si les marques sont apposées sur les empennages, elles doivent apparaître sur l'empennage horizontal et sur l'empennage vertical.

Les marques apposées sur l'empennage horizontal sont disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure :

Les marques apposées sur l'empennage vertical sont disposées sur la moitié inférieure de l'empennage, de chaque côté, les lettres étant placées horizontalement.

b) Ballons sphériques.

Les marques apposées sur les ballons sphériques doivent apparaître en deux endroits diamétralement opposés. Elles sont disposées près de la circonférence horizontale maximum du ballon.

c) Ballons non sphériques.

Les marques apposées sur les ballons non sphériques doivent apparaître de chaque côté. Elles sont disposées près du maître-couple, immédiatement au-dessus de la bande de grèement ou des points d'attache des câbles de suspension de la nacelle.

d) Tous aérostats.

Les marques doivent être disposées sur les côtés des aérostats et doivent être visibles aussi bien des côtés que du sol.

II. — Aérodynes :

a) Ailes.

Les marques apposées sur les aérodynes doivent apparaître une fois sur la surface supérieure de la voilure et une fois sur la surface inférieure de la voilure. Elles sont disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure de la voilure, à moins qu'elles ne

s'étendent sur toute la surface supérieure et sur toute la surface inférieure de la voilure.

Dans la mesure du possible, elles sont disposées à égale distance des bords d'attaque et de fuite de l'aile, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque de l'aile.

b) Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical.

Les marques doivent apparaître soit de chaque côté du fuselage (ou structure en tenant lieu) entre les ailes et les plans verticaux de queue. Lorsque les marques sont disposées sur un empennage à plusieurs plans verticaux, elles doivent apparaître sur les côtés extérieurs des plans extérieurs.

c) Cas spéciaux.

Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés en a et b, les marques doivent apparaître de manière telle que l'aérodyne puisse être facilement identifié.

Des dérogations aux présentes prescriptions pourront être accordées, à titre exceptionnel par décision du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports, sur proposition du directeur des transports.

2°) — Dimension des marques de nationalité et d'immatriculation : les lettres de nationalité et d'immatriculation doivent avoir toutes la même hauteur.

I. — Aérostats :

La hauteur des marques apposées sur les aérostats doit être d'au moins 50 centimètres.

II. — Aérodynes :

a) Ailes.

La hauteur des marques apposées sur les ailes des aérodynes doit être d'au moins 50 centimètres.

b) Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical.

Les marques apposées sur le fuselage (ou sur la structure en tenant lieu) des aérodynes ne doivent pas atteindre le contour apparent du fuselage (ou de la structure en tenant lieu). La hauteur des lettres doit être aussi grande que possible, sans être inférieure à 15 centimètres ni supérieure aux quatre cinquièmes de la hauteur moyenne du fuselage ; les marques apposées sur les plans verticaux de queue des aérodynes devront laisser une marge d'au moins 5 centimètres le long des bords des plans verticaux.

c) Cas spéciaux :

Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés en a et b ci-dessus, les dimensions des marques doivent être suffisantes pour que l'aérodyne puisse être facilement identifié.

Type des caractères des marques de nationalité et d'immatriculation.

La largeur de chaque caractère (sauf la lettre I), et la largeur des tirets doivent être des deux tiers de la hauteur d'un caractère.

Les caractères et les tirets doivent être en traits pleins et de couleur blanche ou noire de façon à trancher sur la couleur du fond.

L'épaisseur des traits sera le sixième de la hauteur d'un caractère.

Chaque caractère doit être séparé du caractère qui le précède ou le suit immédiatement par un espace égal au quart de la largeur d'un caractère.

Un tiret doit être considéré comme un caractère.

Plaque d'identité :

Tout aérodyne civil porte une plaque d'identité d'au moins 0,10 m. de largeur et 0,50 m. de hauteur sur laquelle sont gravés : ses marques de nationalité et d'immatriculation, les noms, prénoms et domicile du propriétaire, le numéro et la nature du certificat de navigabilité. La plaque est faite en métal ou toute autre matière à l'épreuve du feu ; elle est

...ée à l'aéronef en un endroit bien apparent près de l'entrée principale.

CHAPITRE II

Opérations effectuées sur le registre d'immatriculation

I — Inscription d'un aéronef sur le registre d'immatriculation.

Art. 11. — L'inscription au registre d'immatriculation est effectuée sur présentation d'une demande établie sur papier imprimé par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins au bureau d'immatriculation ;

Elle doit mentionner le numéro du certificat de navigabilité ou la demande établie en vue de l'obtention de ce certificat

A cette demande doivent être jointes :

a) — Une pièce établissant l'identité du propriétaire et attestant de sa nationalité, dans les conditions prévues à l'article 2 ; s'il s'agit d'une société, la justification que celle-ci remplit les conditions fixées par la législation en vigueur.

b) — Une pièce établissant que le demandeur est bien le propriétaire de l'aéronef ;

c) — La déclaration que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat. Dans le cas où l'aéronef a déjà figuré sur le registre d'immatriculation d'un Etat étranger, la demande doit être accompagnée d'un certificat établi par cet Etat attestant la radiation de cet aéronef de son registre d'immatriculation ;

d) — Lorsque l'aéronef est d'origine étrangère, la justification de l'obtention d'une licence d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

Art. 12. — Lorsqu'il s'agit d'un aéronef en construction la déclaration est adressée au bureau d'immatriculation, par lettre recommandée portant les signatures du propriétaire et du constructeur.

Par dérogation aux dispositions de l'article 2, du présent arrêté, l'aéronef est inscrit sur le registre d'immatriculation, avec les indications portées sur la déclaration, et y prend un numéro d'ordre. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article 2, formalités qui restent obligatoires après l'achèvement de l'aéronef.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration tient lieu de certificat d'immatriculation et reproduit à cet effet les indications portées dans la déclaration.

II. — Inscription de toute modification aux caractéristiques d'un aéronef.

Art. 13. — Toute modification aux caractéristiques d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation, conformément à l'article 3 du présent arrêté, doit être déclarée au bureau d'immatriculation dans un délai maximum de six mois. Mention en est faite avec indication de la date sur le registre, et portée sur le certificat.

III. — Inscription d'un acte de location d'aéronef.

Art. 14. — Le propriétaire d'aéronef, qui veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef doit adresser une requête au bureau d'immatriculation aux fins d'inscription de cette location. L'inscription de cette location est faite sur présentation de l'acte de location. La requête doit indiquer la date de l'acte, sa durée de validité, ainsi que l'état civil du preneur.

IV. — Inscription des mutations de propriété par décès, des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels.

Art. 15. — 1°) Tout transfert de propriété, toute mutation par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété relatifs à un aéronef doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation, à la requête du nouveau propriétaire, présentée conformément à l'annexe III du présent arrêté.

L'inscription de toute mutation de propriété par décès, ainsi que celle des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque est effectuée, après le dépôt au bureau d'immatriculation d'une requête en deux exemplaires présentée par le nouveau propriétaire, conformément au modèle en annexe III.

2°) La requête est accompagnée de l'acte, dûment enregistré, en vertu duquel l'inscription est requise, ainsi que de la justification d'identité et de nationalité prévue à l'article 2 § 2 ci-dessus.

3°) La requête doit indiquer le type de l'aéronef, la date et les lettres d'immatriculation et la désignation de l'officier public ou du tribunal dont l'acte ou le jugement émane.

La requête indique en outre l'objet et les principaux éléments de l'acte, les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité des parties.

4°) Les requêtes sont écrites sur des feuilles spéciales fournies par le bureau d'immatriculation.

5°) Dans le cas où la mutation par décès, acte ou jugement à inscrire, s'applique à plusieurs aéronefs, il doit être produit une requête distincte à l'appui de l'inscription afférente à chaque aéronef.

6°) L'un des deux exemplaires de la requête est rendu au requérant après avoir été revêtu, par le fonctionnaire chargé de l'immatriculation, d'une mention certifiant que l'inscription a été faite. L'autre exemplaire est destiné à être conservé au bureau d'immatriculation et doit porter le numéro et la date d'enregistrement au registre de dépôt prévu aux articles 4 et 5 ci-dessus.

7°) Les requêtes qui ne sont pas établies dans les conditions fixées ci-dessus sont obligatoirement rejetées.

8°) Lorsqu'une requête est rejetée, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation constate le refus d'inscription au moyen d'une mention indiquant le motif dans la marge réservée aux annotations.

9°) Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque requête, il classe ces requêtes, au fur et à mesure de leur dépôt dans le dossier réservé à l'aéronef faisant l'objet de l'inscription.

10°) En cas de cession de propriété :

a) L'ancien propriétaire est tenu de renvoyer le certificat d'immatriculation au bureau d'immatriculation ;

b) Le dépôt de la requête visée au paragraphe 1 doit être effectué par le nouveau propriétaire dans un délai maximum de six mois à dater de la vente de l'aéronef.

c) Si le nouveau propriétaire ne remplit pas les conditions de nationalité indiquées à l'article 2, l'aéronef est rayé du registre.

V. — Inscription d'un acte constitutif d'hypothèque ou d'un procès verbal de saisie.

Art. 16. — Pour l'inscription d'un acte constitutif d'hypothèque, le créancier doit élire domicile dans la localité où se trouve le bureau d'immatriculation de l'aéronef.

La requête relative à l'inscription de l'acte constitutif d'hypothèque est adressée au bureau d'immatriculation, enregistrée et classée dans les mêmes formes et suivant les mêmes conditions que la requête concernant la mutation de propriété. Elle contient les mêmes renseignements que celle-ci. Si un ou plusieurs groupes moto-propulseurs sont compris dans le gage, elle porte en outre l'indication de celui ou de ceux qui en font partie.

Art. 17. — L'inscription d'un procès verbal de saisie est également effectuée dans les mêmes formes que celle relative à la mutation de propriété.

VI. — Radiation d'un aéronef.

Art. 18. — En cas de disparition ou de détérioration rendant l'aéronef définitivement impropre à la navigation aérienne, le propriétaire est tenu d'en faire la déclaration au bureau d'immatriculation.

Cette déclaration comporte l'indication du lieu, de la date et des circonstances sommaires de l'accident. L'aéronef est alors rayé du registre d'immatriculation.

L'aéronef est également rayé du registre d'immatriculation lorsqu'il est déclaré présumé disparu, dans les conditions légales, par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports, ou lorsque ledit ministre est saisi d'actes authentiques attestant la disparition du propriétaire et de l'aéronef.

VII. — Mentions à porter sur le certificat d'immatriculation.

Art. 19. — A l'appui des requêtes déposées aux fins d'inscription en exécution des articles précédents, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est exigé en vue d'y porter mention, soit de la mutation par décès, soit de l'acte ou du jugement dont l'inscription est requise.

La même formalité est exigée lorsque la radiation d'inscription hypothécaire est requise.

Pour l'inscription des hypothèques, le débiteur est tenu, à son choix, soit de se joindre au créancier, à l'effet de présenter, suivant le cas, le certificat d'immatriculation ou le récépissé susmentionné, soit de charger les créanciers de présenter à sa place ce certificat ou ce récépissé.

VIII. — Délivrance d'états des inscriptions hypothécaires ou des procès-verbaux de saisie.

Art. 20. — La délivrance d'un état des inscriptions hypothécaires ou autres existant sur un aéronef ou d'un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, est subordonnée à la présentation, pour le demandeur, d'une requête écrite adressée au chef du bureau d'immatriculation.

La même formalité est exigée pour la délivrance d'un état de transcription de procès verbaux de saisie.

Art. 21. — Le montant des droits à percevoir au profit du Trésor algérien pour la délivrance des certificats d'immatriculation et pour toutes les opérations annexes effectuées sur le registre d'immatriculation fera l'objet d'une décision ultérieure.

Art. 22. — Le directeur des transports au ministère de la reconstruction, des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 16 décembre 1963.

Ahmed BOUMENDJEL.

A N N E X E I

République algérienne démocratique et populaire

Ministère de la reconstruction, des travaux publics
et des transports

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

1. — Marques de nationalité et d'immatriculation.	2. — Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur	3. — Numéro de série de l'aéronef.
---	--	------------------------------------

4. — Nom et adresse du propriétaire :

5. — Nom et adresse de l'exploitant :

6. — Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit à la matricule aéronautique algérienne, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 et de l'ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962.

Délivré à Alger, le

Le sous-directeur de
l'Aviation civile,
(signature et cachet)

Aérodrome d'attache

A retourner au bureau d'immatriculation en cas de vente ou de destruction de l'appareil.

Nationalité :
 Declare avoir acheté à :
 (Ou reçu par donation de :
 (Ou reçu par héritage de) :
 (Ou vendu à) :
 M.
 Prenoms :
 Profession :
 Domicile :
 Nationalité :

Siège social :

La société (ou l'association).

Siège social :

Raison sociale :

Nationalité :

L'aéronef désigné ci-après :

Marque :

Type :

N° de la série ou de la fabrication :

Lettres d'immatriculation :

Date d'immatriculation :

N° d'immatriculation :

Ci-joint, à l'appui de ma requête, un acte de (1)
en date du

Ledit aéronef aura comme aérodrome d'attache (2)
.....

Je demande que la mutation de propriété indiquée ci-dessus soit inscrite au registre d'immatriculation des aéronefs civils algériens.

A ie

Signature,

(Indiquer la qualité du signataire si celui-ci agit au nom du Gouvernement).

(1) Indiquer la nature de l'acte en vertu duquel l'inscription est requise.

(2) L'aérodrome d'attache est le lieu où s'effectuent le garage et l'entretien de l'aéronef, les révisions du planeur et des moteurs ainsi que la réparation.

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions de navigabilité des aéronefs civils, de délivrance et de maintien des certificats de navigabilité.

Le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports,

Vu l'article 25 de l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963 relative aux règles de circulation des aéronefs.

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 signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment l'annexe 8 de ladite convention

Vu le décret n° 63-129 du 19 avril 1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction, des travaux publics et des transports et notamment ses articles 1 et 6 (alinéa a),

Sur la proposition du directeur des transports :

Arrête :

**TITRE I
GENERALITES**

Article 1^{er}. — Le présent arrêté est limité aux conditions de navigabilité. Tout aéronef civil doit, en outre, satisfaire à

certaines conditions techniques d'emploi (documents de bord et règles opérationnelles) faisant l'objet d'autres textes.

Art. 2. — Domaine d'application :

Les dispositions du présent arrêté sont applicables :

— en totalité aux aéronefs de nationalité algérienne à l'exclusion des aéronefs d'Etat au sens de l'article 3 de la convention de Chicago.

— en ce qui concerne l'article 3 ci-dessous, à tous aéronefs survolant le territoire de la République algérienne.

Art. 3. — En dehors de l'exception visée à l'article 2 du présent arrêté et de celle concernant les aéronefs en essai ou en réception évoluant exclusivement dans les secteurs agréés comme champ d'expérience par arrêté ministériel, tout aéronef en circulation doit satisfaire notamment aux obligations suivantes :

— s'il est inscrit au registre algérien (ou en instance d'inscription à ce registre), être pourvu d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer algérien en état de validité, document établi et délivré dans les conditions fixées par le présent arrêté.

— s'il n'est pas inscrit au registre algérien, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valable par les autorités algériennes, ou d'un laissez-passer.

Art. 4. — Définition des types d'aéronefs :

Pour l'application du présent arrêté on considère les types d'aéronefs suivants dont la nomenclature est par ailleurs donnée en annexe du présent arrêté :

Avion — Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Planeur — Aérodyne non entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Giravion — Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent soit librement (autogyre) soit actionnés par un organe moteur (hélicoptère), autour d'axes sensiblement verticaux.

Aéronef spécial — Aéronef n'entrant dans aucune des définitions précédentes.

Art. 5. — Définition des services ou organismes compétents.

Pour la délivrance ou le retrait des certificats de type, des certificats de navigabilité normaux, spéciaux ou restreints et des laissez-passer le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports fait effectuer les vérifications qu'il juge nécessaires par les services techniques qualifiés qui peuvent :

— soit dépendre dudit ministère ou de tout autre organisme gouvernemental ; ces services sont alors dénommés dans le texte du présent arrêté « services officiels ».

— soit être constitués par des organismes délégués à cet effet par ledit ministère conformément aux textes en vigueur ; ces organismes sont alors dénommés dans le présent arrêté « organismes de classification agréés ». Un arrêté dudit ministre définira le cahier des charges des organismes de classification agréés.

Art. 6. — Autres définitions :

Vérification : ensemble des opérations de toute nature que les services techniques qualifiés estiment nécessaires pour constater qu'un aéronef (ou élément d'aéronef) satisfait dans son ensemble et dans chacune de ses parties constituantes aux conditions techniques imposées.

Modification majeure : modification nécessitant de l'avis des services qualifiés, une vérification supplémentaire pour le maintien du certificat de navigabilité.

Modification mineure : modification ne nécessitant pas de l'avis des services techniques qualifiés, une vérification supplémentaire pour le maintien du certificat de navigabilité.

Aéronef (ou élément d'aéronef) prototype : le premier aéronef (ou élément d'aéronef) pour lequel la vérification sera sollicitée.

Aéronef (ou élément d'aéronef) de série : tout aéronef (ou élément d'aéronef) identique dans ses parties soumises à vérification à un aéronef prototype ou qui n'en diffère que par des modifications n'affectant pas ses caractéristiques essentielles du point de vue forme, construction ou fonctionnement.

Variante d'aéronef (ou élément d'aéronef) : tout aéronef (ou élément d'aéronef) dérivé d'une prototype par altération d'une au moins de ses caractéristiques essentielles du point de vue forme, construction ou fonctionnement.

Aéronef (ou élément d'aéronef) de référence : aéronef (ou élément d'aéronef) spécialement désigné comme référence par rapport aux autres exemplaires de la série afin de réparer très exactement les modifications.

Certificat de type : document par lequel les services techniques qualifiés certifient que les aéronefs conformes à un certain type peuvent recevoir un certificat de navigabilité normal.

Art. 7. — Désignation des aéronefs (ou éléments d'aéronefs sujets à vérification) :

1° Tout aéronef (ou élément d'aéronef) sujet à vérification aura une désignation comprenant la raison sociale du cons-

tructeur et permettant de distinguer du type primitif les différentes variantes.

2° Les différents exemplaires de la série sont désignés par la suite des nombres.

TITRE 2**CHAPITRE I****Art. 8. — Classification des certificats de navigabilité.**

Les certificats de navigabilité et laissez-passer algériens sont délivrés par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Le certificat de navigabilité est un document par lequel le dit ministre reconnaît que l'aéronef est autorisé à circuler dans les conditions associées à la catégorie et aux mentions d'emploi du certificat délivré.

Les certificats de navigabilité peuvent appartenir aux catégories suivantes :

1°) Certificat de navigabilité normal :

— intitulé « certificat de navigabilité », il permet, conformément aux règlements en vigueur sur les territoires survolés, la circulation aérienne au dessus du territoire de la République algérienne démocratique et populaire, des territoires des pays étrangers adhérents à la convention de Chicago ou ayant avec la République algérienne démocratique et populaire, des accords pour la circulation aérienne, sous réserve toutefois des restrictions prévues par ladite convention, notamment aux articles 5, 6, 7, 9, 10, 33, 39 et 40.

2°) Certificat de navigabilité spécial :

— intitulé « certificat de navigabilité spécial », il est délivré aux appareils qui, bien que n'étant pas intégralement conformes aux règlements en vigueur, satisfont à un ensemble de conditions disponibles sur demande et considérées comme suffisantes pour répondre aux dispositions du paragraphe 2.2 de l'annexe 8, deuxième partie de la convention de Chicago, moyennant des restrictions d'emploi particulières à l'aéronef et mentionnées sur les documents associés à ce certificat de navigabilité spécial.

Il peut également être délivré à un aéronef pour le type duquel l'ensemble des vérifications et essais nécessaires à la délivrance du certificat de navigabilité normal sont inachevés mais permettent déjà de satisfaire aux exigences du paragraphe ci-dessus.

3°) Certificat de navigabilité restreint d'avion (C.N.R.A.).

Il permet la circulation aérienne au dessus du territoire algérien dans les conditions de vol à vue. Tout vol acrobatique et toute utilisation dans un but lucratif sont interdits aux aéronefs qui en sont titulaires. L'utilisation de certains aérodromes peut être interdite par décision ministérielle.

4°) Certificat de navigabilité pour exportation.

Il ne permet pas la circulation aérienne. Délivré à un aéronef destiné à être exporté, il atteste que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité algérien analogue et rédigé de manière identique.

5°) Laissez-passer :

Il constitue un document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au dessus du territoire de la République algérienne démocratique et populaire et dans les conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le certificat provisoire.

MENTION D'EMPLOI

Art. 9. — L'une ou plusieurs des mentions suivantes intéressant l'emploi des aéronefs peuvent figurer sur le certificat de navigabilité :

A — AVION

Mentions « Transport Publics de passagers 1 » ou « Transports publics de passagers 2 » ou « Transport Publics de passagers 3 »

Les avions dont le certificat de navigabilité, qui ne peut pas alors être spécial, porte l'une de ces mentions, peuvent seuls être utilisés pour le transport des passagers moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

Les mentions « transport public de passagers 1 » et transport public de passagers 2 » ne peuvent être accordées qu'à des avions multimoteurs.

Les mentions « Transport public de passagers 2 et transport public de passagers 3 » ne peuvent être accordées qu'à des avions d'un poids total maximum inférieur ou égal à 5.700 kg.

La mention « transport public de passagers 3 » impose des restrictions au transport des passagers, et notamment implique de voler en « V.F.R. » (règles de vol à vue) de jour.

Mention « transport public de poste ou de marchandises ».

Les avions dont le certificat de navigabilité porte la mention « transport public de poste et de marchandises » peuvent être utilisés pour le transport de la poste ou des marchandises moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

Mention « Privé » :

Les avions dont le certificat de navigabilité porte la mention « privé » peuvent être utilisés par leur propriétaire, les préposés de ce dernier ou ses invités personnels pour leur propre usage, à l'exclusion de tout transport de passagers, de poste ou marchandises, de tout travail aérien comportant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

Mention « Travail aérien ».

Les avions dont le certificat de navigabilité porte la mention « travail aérien » peuvent seuls être utilisés pour toute opération aérienne, rémunérée, qui emploie un aéronef à d'autres fins que le transport public, soit notamment pour l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, la photographie, le parachutage, le remorquage d'aéronef, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

Mention « Acrobatique ».

Les avions dont le certificat de navigabilité porte la mention « Acrobatique » peuvent seuls être autorisés à pratiquer en vol des évolutions comportant de brusques changements d'altitude ou d'assiette.

B — PLANEURS

Le certificat de navigabilité des planeurs permet leur utilisation par leur propriétaire, par les préposés de ce dernier, ou ses invités personnels pour leur propre usage ou dans un but commercial, à l'exclusion de tout transport de passagers, de poste ou de marchandises comportant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

L'une ou plusieurs des mentions suivantes, qui intéressent l'emploi des planeurs, peuvent figurer sur le certificat de navigabilité :

- Mention « Début » : Planeur de début, interdit de vol en nuages,
- Mention « Sport » : nécessaire pour le vol en nuages et en ondes,
- Mention « Acrobatique » : nécessaire pour pratiquer des vols comportant des changements brutaux d'altitude ou d'assiette.

C — GIRAVION

Les mentions « transport public de poste ou de marchandises » « privé » et « travail série » sont applicables aux giravions avec les mêmes définitions que pour les avions.

Les mentions « transport public de passagers 1 » « transport public de passagers 2 » et « transport public de passagers 3 »

permettent seules l'utilisation des hélicoptères pour le transport des passagers moyennant une rémunération de quelque nature qu'elle soit.

La mention « Transport public de passagers 1 » ne peut être accordée qu'à des giravions multimoteurs.

La mention « Transport public de passagers 2 », ne peut être accordée qu'à des giravions d'un poids total maximum inférieur à 9.070 kg.

La mention « transport public de passagers 3 », qui ne peut être accordée qu'à des giravions d'un poids total inférieur à 2.700 kg impose des restrictions au transport des passagers, dont l'obligation de voler en « V.F.R. » de jour.

CHAPITRE II

DE LA DELIVRANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

Art. 10 — Procédure de délivrance des certificats de navigabilité aux aéronefs de construction algérienne.

Les certificats de navigabilité normaux ou spéciaux, avec leurs mentions d'emploi, seront délivrés et maintenus pour les aéronefs construits en République algérienne si les services techniques qualifiés estiment qu'ils satisfont à certaines conditions techniques précisées à l'article 16 ci-après.

Ils pourront être retirés si les dits services estiment qu'il n'y satisfont plus. En outre, le certificat de navigabilité d'un aéronef satisfaisant auxdites conditions peut être retiré s'il présente à l'usage des risques ou des dangers qui n'ont pas été prévus dans celles-ci.

Le contrôle exercé par les dits services aura pour but de constater que l'aéronef (ou élément d'aéronef) soumis à vérification satisfait à l'ensemble de ces conditions techniques. Toutes facilités pour exercer ce contrôle devront être accordées aux représentants de ces services par l'industriel constructeur, dont les obligations seront les suivantes :

A — PROTOTYPE

Le constructeur qui désire soumettre un aéronef (ou élément d'aéronef) à vérification en vue de la délivrance du certificat de type devra fournir aux services techniques qualifiés :

- a) un dossier technique complet comportant toutes justifications jugées nécessaires par les services officiels pour s'assurer que les conditions techniques de vérification prévues par le présent arrêté sont satisfaites. Les résultats complets des essais effectués, les indications nécessaires à la conduite des essais officiels et les manuels de vol devront notamment figurer au dossier technique,
- b) un certificat de conformité signé du constructeur et établi sous sa propre responsabilité certifiant que l'aéronef (ou élément d'aéronef) présenté à la vérification est conforme aux documents fournis et en particulier, au dossier technique.
- c) les justifications nécessaires pour maintenir la validité du certificat de type, soit dans le cas où il désire apporter des modifications, soit dans le cas où l'expérience conduit ces services à exiger des modifications, en particulier sous forme de consignes de navigabilité.

B — SERIE

Le constructeur qui désire soumettre un aéronef (ou élément d'aéronef) de série à vérification devra :

- a) fournir aux services techniques qualifiés tous moyens propres à vérifier l'identité de l'aéronef (ou élément d'aéronef) de série avec l'aéronef ayant reçu le certificat de type. En particulier, devront être approuvés par les services qualifiés les moyens et les opérations de contrôle destinés à vérifier cette identité.
- b) établir et prendre des dispositions pour tenir à jour les documents nécessaires à l'entretien,
- c) prendre des dispositions pour informer systématiquement tous les utilisateurs des modifications obligatoires.

Art. 11. — Procédure de délivrance des certificats de navigabilité normaux ou spéciaux aux aéronefs de construction étrangère.

Les certificats de navigabilité normaux ou spéciaux délivrés par un pays étranger à des aéronefs immatriculés ou devant être immatriculés sur le registre algérien d'immatriculation des aéronefs mais construits à l'étranger peuvent être échangés contre un certificat de navigabilité algérien.

Cet échange sera automatique lorsqu'il existe un certificat de type délivré par un service technique qualifié appartenant à un état étranger ayant adhéré à la convention de Chicago ou passé un accord particulier avec l'Algérie.

Les vérifications nécessaires pour contrôler la conformité de l'aéronef de série avec l'aéronef ayant reçu le certificat de type seront assurées par l'organisme de classification agréé qui procédera à l'établissement du certificat de navigabilité et des documents de bord.

Dans les autres cas, cet échange sera subordonné à la fourniture par le propriétaire :

— des règlements nationaux complets ayant servi à la délivrance du certificat de navigabilité.

— de la liste complète des dérogations à ces règlements, éventuellement autorisées par les autorités étrangères pour l'aéronef en cause,

— de tous les documents de bord et d'utilisation (manuel de vol, documentation nécessaire à l'entretien, etc...),

— de tous plans, rapports d'essais ou dossiers de calculs jugés utiles, ou demandés par les services qualifiés.

Dans les cas où les services techniques qualifiés le jugeront nécessaire, ils pourront procéder à des vérifications par des essais en vol ou au sol de toutes les données jugées utiles.

Les frais entraînés par ces vérifications seront à la charge du propriétaire de l'aéronef.

Art. 12 — Modifications.

Toute modification intéressant un aéronef (ou élément d'aéronef) ayant reçu antérieurement le certificat de navigabilité devra faire l'objet d'un dossier de modification établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype.

Le dossier de modification qui complètera le dossier technique correspondant sera remis à l'organisme de classification agréé qui le retransmettra avec son avis aux services officiels pour approbation. Ces derniers solliciteront le cas échéant une étude complémentaire. Les services officiels fixeront les modalités d'application des modifications jugées nécessaires au maintien de la validité du certificat de navigabilité.

Toutefois s'il s'agit d'une modification mineure telle que définie à l'article 6 ci-dessus, elle pourra être approuvée par l'organisme de classification agréé. Toute décision de cet organisme conservera un caractère provisoire pendant un délai de deux mois au cours duquel ladite décision sera examinée par les services officiels. Si à l'issue de ce délai, aucune objection n'a été formulée par les dits services, la décision de l'organisme de classification agréé sera considérée comme entérinée par les services officiels.

Il est recommandé aux utilisateurs qui voudraient apporter une modification à leur appareil de faire étudier ou présenter cette modification par l'industriel responsable de la conception du type de l'appareil original.

Art. 13 — Laissez-passer :

Les laissez-passer sont délivrés dans les deux cas suivants :

- a) à la place d'un certificat de navigabilité dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions de délivrance,

- b) sous toutes réserves jugées utiles par les autorités compétentes à des appareils en cours d'expérimentation.

La délivrance d'un laissez-passer comportera pour son titulaire l'obligation d'apposer sur l'appareil la marque distinctive qui sera spécifiée dans le dit document.

Dans le cas (b) la marque distinctive spécifiée sera composée du symbole 7 T suivi d'un tiret et d'un groupe de trois lettres dont les deux premières seront W W. Cette marque sera, dans ses dimensions et son emplacement, conforme aux dispositions en vigueur.

L'organisme de classification agréé procédera à l'établissement du laissez-passer et des documents de bord.

Art. 14. — Responsabilité en cas d'accident.

1°) pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent arrêté, le propriétaire aura la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers, mais non compris ceux causés au personnel de l'Etat ou des services techniques prenant part au contrôle.

Toutefois, pour les vols de vérification comportant le pilotage de l'aéronef par un agent des services techniques l'Etat prendra les risques à sa charge, à l'exception de ceux encourus par le personnel du propriétaire.

Il en sera de même en cas de présence à bord d'un représentant des services officiels ou des services techniques spécialement désigné par le ministre compétent pour assurer la surveillance des opérations de contrôle.

2°) pour tout accident survenu en dehors des opérations de contrôle sur un matériel vérifié, le propriétaire conservera l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus.

Art 15 — Documentation associée au certificat de navigabilité.

Aucun certificat de navigabilité ne sera valable s'il n'est pas associé à une documentation établie ou approuvée par les services officiels précisant :

- les caractéristiques principales de l'aéronef,
- les caractéristiques et limites de fonctionnement et d'emploi avec des tolérances correspondantes si elles existent,
- la liste des modifications approuvées avec leurs modalités d'application,
- tout autre renseignement jugé utile.

La composition de cette documentation résultera des textes en vigueur ou, à défaut, sera fixée par les services officiels. Elle pourra comprendre, suivant les cas : une fiche de navigabilité, un rapport de pesée, un manuel de vol, et un document précisant les équipements (pilotage, radiocommunication et radionavigation) qui ne seraient pas déjà mentionnés dans les documents précédents.

Art. 16 — Conditions techniques de délivrance du certificat de navigabilité et d'attribution des mentions d'emploi.

Ces conditions sont fixées par les règlements de navigabilité établis par les services officiels, en conformité avec l'annexe 8 de la convention de Chicago.

Toutefois le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports pourra imposer des conditions spéciales s'il estime que dans le cas particulier de l'aéronef considéré ces conditions sont indispensables au maintien du niveau de sécurité prévu de façon générale par les règlements de navigabilité.

Les règlements qui servent de base à la certification seront précisés au constructeur par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports lors de la demande de certification. Si les règlements en vigueur sont modifiés pendant la durée de la procédure de certification, le constructeur pourra choisir entre l'application de l'ancien et celle du nouveau règlement, à condition que la demande de certification ne date pas de plus de trois ans.

Si une modification majeure intervient dans la définition de l'aéronef, le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports sera en droit de préciser à nouveau les règlements de certification.

CHAPITRE III

DE LA VALIDITE ET DU RENOUELEMENT DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE ET DES LAISSEZ-PASSER

Art. 17. — Validité et renouvellement des certificat de navigabilité normaux ou spéciaux.

1°) Le certificat de navigabilité normal ou spécial ne sera considéré en état de validité qu'autant que l'aéronef n'aura subi depuis la délivrance de ce certificat aucune modification non approuvée, qu'il sera resté, dans les limites d'utilisation prévue, en bon état de conservation et d'entretien et qu'il aura reçu application de toute modification obligatoire. Cet état de validité sera caractérisé par le symbole « V ».

La période normale de validité des certificats de navigabilité normaux et spéciaux est fixée à six mois. Elle pourra toutefois être portée à une valeur maximale d'un an dans les cas où l'état de l'appareil et les procédures d'entretien appliquées seront jugés satisfaisants par les autorités compétentes.

Cette période de validité pourra être successivement renouvelée pour une durée égale après contrôle de l'aéronef par l'autorité compétente dans le cadre des règlements en vigueur, à la date de délivrance du certificat de navigabilité normal ou spécial. Ce contrôle pourra comporter, en particulier, des démontages et des mises à nu pour certains éléments.

Ce renouvellement par période de six mois ou un an maximum pourra être limité à une durée de dix ans.

Passé ce délai, la validité du certificat de navigabilité normal ou spécial pourra être suspendue et son renouvellement pourra être subordonné à une vérification du certificat de navigabilité normal ou spécial en vigueur pour la catégorie à laquelle il appartient

2°) en plus du cas visé à l'article 10 où les services officiels ou les services techniques estiment que l'aéronef ne satisfait pas aux conditions techniques requises, la validité du certificat de navigabilité normal ou spécial sera automatiquement suspendue dans les quatre cas suivants (la situation de l'avion sera alors caractérisée par le symbole « R ») :

a) l'aéronef est employé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité,

b) l'aéronef a subi une modification non approuvée ou n'a pas subi une modification obligatoire,

c) l'aéronef n'a pas été entretenu conformément au manuel d'entretien approuvé établi obligatoirement par l'exploitant à partir du manuel du constructeur.

d) un des éléments intéressant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave.

La validité du certificat de navigabilité pourra être rétablie dès que l'irrégularité aura cessé, à moins que cette irrégularité ait pu compromettre de façon permanente la sécurité de l'aéronef. La vérification de l'aéronef sera alors requise.

Dans le cas d) ci-dessus, les responsables des services techniques des aérodromes sont habilités à suspendre provisoirement la validité du certificat de navigabilité en y portant la mention Rp (R provisoire).

Cette mention ne pourra être annulée que par l'organisme de classification agréé qui classera alors l'aéronef en situation V ou en situation R.

Art. 18 — Validité et renouvellement des laissez-passer.

1°) La validité des laissez-passer, qui est toujours limitée dans le temps, est définie par sa nature même quand il est délivré de droit. Dans tous les autres cas, sa validité est laissée à l'appréciation des services qualifiés et mentionnée dans le texte du laissez-passer.

2°) La validité d'un laissez-passer sera d'ailleurs, automatiquement suspendue dans les cas exposés à l'article 17 ci-dessus.

Dans tous les cas le renouvellement du laissez-passer est laissé à l'appréciation des services qualifiés.

Art. 19. — Le directeur des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait. à Alger le 16 décembre 1963.

Ahmed BOUMENDJEL.

A N N E X E

CLASSIFICATION DES AERONEFS

AÉROSTAT	non entraîné par un organe moteur.	Ballon libre	sphérique non sphérique
	entraîné par un organe moteur.	Ballon captif	sphérique non sphérique
AÉRODYNES		entraîné par un organe moteur.	Dirigeable
	Cerf-Volant (1)		
	non entraîné par un organe moteur.	Planeur	terrestre marin à flotteurs marin à coque
AÉRODYNES	entraîné par un organe moteur.	Avion	terrestre à skis hydravion à flotteurs hydravion à coque amphibie
		Autogire (2)	terrestre à skis marin à flotteurs marin à coque amphibie
		Hélicoptère (2)	terrestre à skis marin à flotteurs marin à coque amphibie

Ornithoptère	terrestre à skis marin à flotteurs marin à coque amphibie
--------------------	---

(1) mentionné uniquement pour respecter l'intégralité de la classification.

(2) autogire et hélicoptère composent la catégorie des giravions.

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public.

Le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports,

Vu l'article 36 de l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963 relative aux règles de circulation des aéronefs ;

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 et notamment l'annexe 6 à ladite convention ;

Vu le décret n° 63-129 du 19 avril 1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction, des travaux publics et des transports et notamment ses articles 1 et 6 (alinéa A) ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions de navigabilité, de délivrance et de maintien des certificats de navigabilité des aéronefs civils ;

Vu les règlements de navigabilité des aéronefs en vigueur ;

Sur la proposition du directeur des transports ;

Arrête :

CHAPITRE I

Définition

Sont réputés pour l'application du présent arrêté :

Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement, bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les manœuvres des aéronefs.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aérodrome régulier : Aérodrome susceptible de figurer dans le plan de vol comme aérodrome d'atterrissage prévu.

Aire de décollage : Surface de décollage augmentée, dans le sens du décollage, d'une partie de la surface de l'aérodrome que les autorités compétentes ont déclarée utilisable pour l'accélération - arrêt des aéronefs devant décoller dans ce sens.

Centre d'information de vol : Organisme chargé de l'information de vol dans une région déterminée.

Contrôle d'exploitation : Exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou terminer un vol.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Manuel de vol de l'avion : Manuel associé au certificat de navigabilité où sont consignées les limites d'emploi dans lesquelles l'avion doit être considéré en bon état de service ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'avion.

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

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

Minima météorologiques d'aérodrome : Conditions météorologiques limites prescrites en vue de déterminer si un aérodrome donné peut être utilisé, soit pour l'atterrissage, soit pour le décollage.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou tout autre période comprise entre le lever et le coucher du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Période de repos : Toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage de conduite est dégagé de tout service par l'exploitant.

Période de service de vol : Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Pilote commandant de bord : Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Région d'information de vol : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel l'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Les expressions « avion », « aéronef » et « exploitant » sont employées dans le présent arrêté conformément aux définitions figurant à l'article 2 de l'ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962 relative à l'immatriculation, la nationalité et la propriété des aéronefs civils.

Surface d'atterrissage : Partie de la surface d'un aérodrome que les autorités compétentes de l'aérodrome ont déclarée utilisable, pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant dans une direction donnée.

Surface de décollage : Partie de la surface d'un aérodrome que l'autorité compétente a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.

Temps de vol : Total du temps décompte 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.

CHAPITRE II

Règles générales d'exploitation des avions de transport public

Article 1^{er}. — Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux aéronefs immatriculés en Algérie portant sur le certificat de navigabilité les mentions « transport public de passagers « 1 » ou « transport public de passagers « 2 » ou « transport public de passagers « 3 » ou « transport public de poste ou de marchandises » lorsqu'ils font du transport public.

Art. 2. — Chaque aéronef de transport public doit être utilisé conformément aux termes de son certificat de navigabilité et dans les limites approuvées et indiquées dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité.

Art. 3. — Un vol de transport public ne doit être entrepris que si les renseignements sur les performances figurant dans le manuel de vol de l'aéronef ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité et approuvé par les services qualifiés indiquant que les spécifications qui font l'objet du présent arrêté peuvent être observées.

Art. 4. — Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tous les aéronefs dont le certificat de navigabilité est délivré conformément aux termes de l'arrêté relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

Art. 5. — Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol, escale, opération en vol et au sol) dans les limites de la région d'information de vol d'Algérie.

Toutefois, le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports peut accorder des dérogations à la règle précédente notamment en admettant l'application dans certain domaine, de règles donnant un niveau de sécurité équivalent ou l'application du règlement de l'Etat d'immatriculation.

Art. 6. — Lorsqu'ils sont exploités à l'étranger, les aéronefs de transports publics immatriculés en Algérie sont soumis aux lois, règlements et procédures de l'Etat dans le territoire duquel ils sont en service. L'exploitant doit veiller à ce que ses employés soient informés de ces dispositions. Toutefois la réglementation algérienne doit s'appliquer chaque fois qu'elle est plus restrictive que celle de l'Etat survolé.

Art. 7. — L'exploitant doit veiller à ce que chacun de ses membres d'équipage connaisse les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions que l'aéronef doit traverser. De plus l'exploitant doit s'assurer que chacun de ses pilotes connaît les procédures en vigueur pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, ainsi que pour les installations et les services qui s'y rattachent.

Art. 8. — Si un cas de force majeure compromettant la sécurité en vol ou au sol nécessite des mesures amenant l'un des membres de l'équipage à enfreindre une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord doit en aviser sans délai les autorités locales. Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord doit rendre compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute infraction de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat ; dans ce cas, le pilote commandant de bord, doit rendre également compte, dès que possible, et en principe dans les dix jours, aux autorités algériennes qualifiées.

Art. 9. — L'exploitant doit veiller à ce que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'aéronef de tous les renseignements utiles sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il doit survoler.

CHAPITRE III

Classification des avions de transport public

Art. 10. — Les avions portant sur leur certificat de navigabilité la mention « transport public de passagers 1 » sont autorisés à faire du transport public rémunéré dans les conditions de vol aux instruments.

Ils doivent se conformer aux conditions techniques d'emploi déterminées dans l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 11. — Les avions portant sur leur certificat de navigabilité la mention « transport public de passagers 2 » sont autorisés à faire du transport public rémunéré dans les conditions de vol aux instruments.

Ils doivent se conformer aux conditions techniques d'emploi déterminées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

Art. 12. — Les avions portant sur leur certificat de navigabilité la mention « transport public de passagers 3 » ne sont pas autorisés à faire du transport public rémunéré dans les conditions de vol aux instruments, ni de nuit, ni en vol à vue au dessus de la couche nuageuse, à moins que ne soit maintenue la vue du sol ou de l'eau.

Ils doivent se conformer aux conditions techniques d'emploi déterminées dans l'annexe 3 au présent arrêté.

Art. 13. — Les avions portant sur leur certificat de navigabilité la mention « transport public de poste ou de marchandise » doivent se conformer :

a) aux dispositions de l'annexe I au présent arrêté si leur poids maximum est supérieur à 5.700 kgs.

b) soit aux dispositions de l'annexe I, soit celles de l'annexe 2 si leur poids maximum est inférieur ou égal à 5.700 kgs et s'ils sont autorisés à effectuer du transport public en condition de vol aux instruments.

c) aux dispositions de l'annexe 3 dans tous les autres cas.

CHAPITRE IV

Documents de bord

Art. 14. — L'exploitant doit veiller à ce que les documents suivants se trouvent à bord de chaque aéronef de transport public.

— un premier groupe d'ordre général :

1 — certificat d'immatriculation de l'appareil

2 — certificat de navigabilité de l'appareil

3 — licence et certificat d'exploitation des installations radio électriques de bord

4 — brevets, licences et certificats de tous les membres de l'équipage

5 — manuel d'exploitation (fascicule d'utilisation et fascicule de ligne)

— un deuxième groupe relatif à chaque vol :

1 — plan de vol visé par les services de contrôle de la circulation aérienne

2 — relevé des radio communications effectuées au cours de vol (carnet de signaux)

3 — devis de poids et de centrage

4 — plan de vol relatif à l'exploitation technique ou déclaration correspondante

5 — livre de bord ou documents équivalents.

Un troisième groupe relatif au matériel volant.

Art. 15. — Les documents de l'article précédent, non définis dans les textes déjà publiés, feront l'objet d'une instruction ministérielle. Tous les documents techniques propres à chaque compagnie, remplis à bord, à l'occasion d'un vol déterminé, doivent être groupés en un dossier de voyage qui sera conservé par l'exploitant pendant six mois après la date du vol correspondant.

L'exploitant tiendra les dossiers de voyage à la disposition des autorités chargées du contrôle technique des compagnies.

CHAPITRE V

Conduite et surveillance des vols

Art. 16. — L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose (au sens de l'annexe 6 à la convention de l'aviation civile internationale) que les installations et les services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de ce vol et à la protection des passagers sont satisfaisants, compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

Les anomalies constatées doivent être signalées aux autorités responsables.

Au sens du présent arrêté, les installations et services d'urgence tels que les installations et services de lutte contre l'incendie, de recherches et de sauvetage ne sont pas compris dans « les installations et les services à la surface disponibles et directement nécessaires ».

Art. 17. — L'exploitant doit mettre en œuvre les services d'exploitation nécessaires à la sécurité des vols. Les fonctions

de ces services consistent notamment à fournir des renseignements opérationnels aux équipages de conduite, à les aider dans la préparation des vols, à vérifier que les vols sont préparés conformément aux dispositions fixées par la réglementation en vigueur et par les manuels d'exploitation.

Art. 18. — L'exploitant établira à titre de guide à l'usage du personnel un manuel d'exploitation qui sera défini par instruction ministérielle. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins de manière à être tenu constamment à jour.

Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser ce manuel.

Art. 19. — L'exploitant instituera un système de vérification à l'usage de l'équipage de conduite avant le décollage, au décollage, en vol, à l'atterrissage et en cas d'urgence afin que les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'exploitation et dans le manuel de vol de l'avion ou dans tout autre document annexé au certificat de navigabilité soient fidèlement respectées.

Art. 20. — L'exploitant doit établir une méthode de calcul pour déterminer les altitudes minima de sécurité à respecter durant les vols. A défaut d'une telle méthode, l'exploitant doit fixer les altitudes minima de sécurité pour chaque route parcourue.

Dans tous les cas, la méthode de calcul des altitudes minima de sécurité ou les altitudes fixées par l'exploitant doivent être approuvées par l'Etat dont le territoire est survolé et par les autorités algériennes qualifiées.

Art. 21. — L'exploitant fixera des minima opérationnels d'utilisation des aérodromes pour chacun des aérodromes qui doivent être utilisés par ses services. Ces minima ne seront en aucun cas inférieurs à ceux établis pour ces aérodromes par l'Etat sur le territoire duquel est situé l'aérodrome sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet Etat.

Un arrêté du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports précisera la réglementation concernant les minima opérationnels.

Art. 22. — Aucun vol ne sera entrepris avant que le pilote commandant de bord n'ait vérifié :

- a) que l'aéronef est en bon état de service ;
- b) que l'aéronef est doté des instruments et de l'équipement prescrits pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;
- c) que le poids de carburant permet d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;
- d) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol ;
- e) que les limites d'emploi peuvent être respectées au cours du vol considéré.

Art. 23. — Pour chaque vol prévu il sera établi un « plan de vol exploitation » indiquant que le vol peut être effectué avec sécurité et que les règles relatives aux conditions météorologiques et aux réserves de carburant seront respectées. Ce plan de vol sera approuvé et signé par le pilote commandant de bord et remis à l'exploitant, à son agent ou aux autorités compétentes de l'aérodrome.

Toutefois, dans le cas de l'exploitation de certains parcours, sur de courtes ou de moyennes distances ce plan de vol pourra être remplacé par des données prédéterminées qui figureront dans le manuel d'exploitation.

Un aérodrome de décollage au moins sera indiqué dans le plan de vol lorsqu'une partie importante du vol devra être effectuée dans des conditions météorologiques qui nécessitent l'application des règles de vol aux instruments sauf dans le cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et où on ne dispose pas d'aérodrome de décollage utilisable.

Art. 24. — Un vol ne sera entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol,

l'aéronef emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité.

Le manuel d'exploitation précisera les règles applicables à la détermination des quantités de carburant minimum à emporter. Ces dispositions seront approuvées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

CHAPITRE VI

Entretien

Art. 25. — Les dispositions du présent chapitre fixent les règles générales à respecter pour assurer l'entretien des aéronefs et leur maintien en parfait état de service. L'exploitant peut, soit mettre en place lui-même les services d'entretien nécessaires, soit s'adresser à des établissements qualifiés.

Les modalités d'application des présentes règles seront fixées par instructions ministérielles.

Art. 26. — L'organisation, les méthodes et les moyens des services d'entretien doivent être approuvés par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports. Ces services doivent comprendre un personnel expérimenté, des ateliers, des installations et des équipements appropriés. De plus, le ou les responsables techniques de l'entretien doivent être nommément désignés par l'exploitant.

Art. 27. — Les services d'entretien doivent comprendre un service de contrôle destiné à garantir que les opérations d'entretien et de révision, les modifications et réparations effectuées sur les aéronefs sont accomplies conformément aux méthodes appropriées, prescrites au manuel d'entretien ou approuvées par les services ou organismes qualifiés.

Art. 28. — Le personnel d'entretien doit être instruit des méthodes d'entretien à appliquer, notamment lors de la mise en service d'équipements nouveaux ou avec lesquels il n'est pas familiarisé.

Art. 29. — Après chaque opération d'entretien, une fiche d'entretien doit être remplie et signée par les personnes habilitées à certifier que les travaux d'entretien ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites dans le manuel d'entretien.

CHAPITRE VII

Equipeement radio de bord

Art. 30. — Les dispositions du présent chapitre fixent les règles générales à respecter en ce qui concerne l'équipement radioélectrique des aéronefs. Des arrêtés du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports préciseront les caractéristiques techniques des matériels radioélectriques de bord et définiront le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord.

Art. 31. — Les avions effectuant des vols conformément aux règles de vol à vue sur des routes où la navigation est effectuée uniquement à vue au moyen de repères au sol seront dotés d'un équipement radio permettant :

- a) des communications bilatérales à une distance de 25 milles marins au moins avec le contrôle d'aérodrome de chaque aérodrome régulier sur lequel il est prévu un atterrissage ou un décollage lorsque cet aérodrome est pourvu d'un tel contrôle.
- b) la réception à tout moment du vol des renseignements météorologiques.

Art. 32. — Les avions volant de nuit dans des conditions météorologiques de vol à vue seront dotés d'un équipement radio permettant à tout moment du vol des communications bilatérales avec une station aéronautique au moins.

Art. 33. — Les avions effectuant des vols, soit sur des routes où la navigation n'est pas ou ne peut être effectuée à vue au moyen de repères ou soit conformément aux règles de vol aux instruments seront dotés d'un équipement radio permettant :

a) des communications bilatérales à une distance de 25 milles marins au moins avec le contrôle d'aérodrome de chaque aérodrome régulier et de chaque aérodrome de décollage sur lesquels il est prévu un atterrissage ou un décollage lorsque ces aérodromes sont pourvus d'un tel contrôle.

b) des communications bilatérales à tout moment du vol avec le ou les centres d'information de vol ou avec une station aéronautique au moins.

c) la réception à tout moment du vol des renseignements météorologiques.

d) la réception à tout moment du vol des signaux des aides radio à la navigation en route ; toutefois lorsque la navigation en route peut être effectuée au moyen d'observations astronomiques ou par des moyens équivalents, l'équipement obligatoire pourra être réduit au minimum nécessaire pour recevoir des signaux propres à guider l'avion vers chacun des aérodromes réguliers et de décollage lorsqu'il se trouvera dans un rayon de 200 milles marins de ces aérodromes.

Art. 34. — Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les avions seront dotés d'un équipement radio leur permettant de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point ou une hauteur à partir duquel ils pourront effectuer un atterrissage à vue. L'équipement dont ils seront dotés leur permettra d'obtenir ce guidage à chacun des aérodromes où un atterrissage dans les conditions de vol aux instruments est prévu.

TITRE VIII

Equipements et instruments de bord

Art. 35. — En plus des instruments prévus par le règlement de navigabilité, les avions de transports publics devront emporter des équipements spéciaux, fonction de la nature du vol projeté. Ces équipements comprendront :

- a) des équipements généraux de sécurité.
- b) des équipements pour le survol de l'eau.
- c) des équipements pour le survol des régions inhospitalières.

d) des équipements pour le vol en altitude. Ces équipements seront définis par arrêtés du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports ainsi que les règles générales applicables pour l'aménagement de la cabine, pour la sécurité, le survol de l'eau et des régions inhospitalières et pour le vol à haute altitude.

Art. 36. — Tous les avions utilisés sur des routes où il y a observation ou prévision de givrage seront équipés de dispositifs antigivrages.

Art. 37. — Tous les avions volant conformément aux règles de vol aux instructions ou dans des conditions où l'on ne peut donner à l'avion l'assiette désirée sans les indications d'un ou plusieurs instruments de vol, seront équipés des instruments suivants :

- a) un indicateur gyroscopique de virage combiné avec un instrument indiquant l'accélération parallèle à l'axe de tangage de l'avion.
- b) un indicateur gyroscopique d'inclinaison longitudinale et transversale.
- c) un indicateur gyroscopique de direction.
- d) un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques fonctionne correctement.
- e) deux altimètres barométriques sensibles installés conformément aux normes de navigabilité.
- f) un instrument indiquant à l'intérieur du poste d'équipage la température extérieure.
- g) un chronomètre à aiguille trotteuse.
- h) un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage.
- i) un variomètre.

Art. 38. — Les instruments utilisés par l'un quelconque des pilotes seront placés de manière à lui permettre de les voir facilement de son siège, en s'écartant au minimum de la position et de la direction de regard qui sont les siennes lorsqu'il regarde normalement sa route vers l'avant.

Art. 39. — Tous les avions volant de nuit seront dotés :

- a) de l'équipement spécifié à l'article 37.
- b) de l'équipement nécessaire aux feux de position prescrit par le règlement de la circulation aérienne.
- c) de deux projecteurs d'atterrissage.
- d) d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'avion et utilisés par l'équipage de conduite.
- e) d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers.
- f) d'une torche électrique pour chaque poste d'équipage.

En outre tous les avions de plus de 14 tonnes doivent être munis de feux anticollision conformes au règlement de navigabilité.

Art. 40. — Le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports pourra en outre prescrire par arrêté tout équipement qu'il jugera indispensable à la sécurité des avions de transport publics immatriculés en Algérie notamment en ce qui concerne les avions à réaction de plus de 5.700 Kg.

TITRE IX

Contrôle de l'exploitation

Art. 41. — Les exploitants autorisés sont soumis au contrôle que l'Etat exerce pour l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et règlements en vigueur concernant le personnel navigant, le matériel volant et l'exploitation technique de ce matériel.

Le contrôle de l'exploitation technique comporte notamment :

- l'application des règles de la circulation aérienne,
- la conduite des vols,
- les conditions d'emploi des aéronefs,
- les équipements et instruments de bord,
- les équipements de secours et de sauvetage,
- l'entretien des aéronefs,
- les documents et livres de bord,
- les manuels d'exploitation,
- la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite,
- le transport des matières dangereuses et infectes.

Ces contrôles sont exercés au sol et en vol soit directement par des agents de l'Etat soit par l'intermédiaire d'organismes délégués à cet effet par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Art. 42. — Les contrôleurs habilités à exercer le contrôle en vol de l'exploitation technique sont :

- a) les pilotes de lignes habilités par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports à exercer l'ensemble des contrôles en vol et notamment le contrôle du personnel navigant ;
- b) le sous-directeur de l'aviation civile et les fonctionnaires de cette sous-direction nommément désignés par arrêté du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports ;
- c) les agents nommément désignés des organismes habilités à cet effet par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Art. 43. — Les contrôleurs désignés à l'article 42 auront accès à bord des appareils. A cet effet un titre de transport devra leur être délivré gratuitement. Ils devront être munis d'un ordre de mission délivré par le directeur des transports.

Art. 44. — Les dépenses entraînées par les contrôles sont à la charge des entreprises. Chaque entreprise a la charge des contrôles qui sont exercés spécialement à son égard.

Art. 45. — Les contrôleurs désignés à l'article 42 ont accès au poste de pilotage sur présentation de leur ordre de mission sous réserve de l'accord du commandant de bord qui peut écarter toute personne du poste de pilotage dans l'intérêt de la sécurité, notamment en cas d'urgence, et dans le but de limiter le nombre des personnes dans le poste de pilotage. Dans le cas

où le commandant de bord leur refuserait l'accès au poste de pilotage les contrôleurs pourront exiger une justification écrite.

Art. 46. — Un contrôleur effectuant un contrôle à bord d'un aéronef pourra exceptionnellement, sous la responsabilité de son employeur ne pas avoir à sa disposition une place assise munie d'une ceinture de sécurité.

Art. 47. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 16 décembre 1963.

Ahmed BOUMENDJEL.

ANNEXES

ANNEXE 1

La présente annexe fixe les conditions d'emploi des avions de transport public de passagers 1 et de transport public de poste et de marchandises visés aux articles 10 et 13 § a).

Les avions à hélices dont le certificat de navigabilité a été délivré d'après un règlement de navigabilité en vigueur avant le 1^{er} septembre 1963 peuvent déroger à certaines dispositions de ce texte et se conformer aux prescriptions en remarques.

1. Limites d'emploi de l'avion :

1.1. Les dispositions des paragraphes 1 à 6 doivent être respectées, sauf autorisation expresse dans le cas où des conditions spéciales rendent l'application stricte de ces dispositions inutiles pour la sécurité.

1.2. Les renseignements relatifs aux performances consignés dans le manuel de vol de l'avion servent à déterminer si les dispositions des paragraphes 2 à 6 sont respectées. Lorsque les conditions diffèrent de celles pour lesquelles des essais précis ont été effectués, la conformité aux spécifications doit être déterminée par une méthode approuvée d'interpolation ou d'extrapolation des effets que peuvent entraîner les modifications des variables données, dans la mesure où ces interpolations et extrapolations donnent des résultats d'une précision sensible équivalente à la précision d'un essai direct.

2. Limites correspondant au certificat de navigabilité de l'avion.

2.1. Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur au poids consigné dans le manuel de vol de l'avion pour le décollage à l'altitude de l'aérodrome et à la température atmosphérique au moment du décollage.

2.2. Aucun avion ne doit décoller à un poids tel que, compte tenu de la consommation normale de combustible et de lubrifiant pour atteindre l'aérodrome de destination et les aérodromes de dégivrage, le poids à l'arrivée dépasse le poids consigné dans le manuel de vol de l'avion pour l'atterrissage à l'altitude de chacun des aérodromes considérés et aux températures atmosphériques prévues pour le moment de l'atterrissage.

2.3. Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur au poids auquel est démontrée la conformité avec les dispositions des paragraphes 2.3.1. à 2.3.3. relatives aux distances minimales associées au décollage consignées dans le manuel de vol de l'avion. Ces distances doivent correspondre à l'altitude de l'aérodrome, à la piste, au prolongement d'arrêt et au prolongement dégagé utilisés, à la pente de la piste, du prolongement d'arrêt et du prolongement dégagé ainsi qu'à la température atmosphérique et à la composante du vent au moment du décollage.

Note. — En application des spécifications du règlement de navigabilité relatives aux performances au décollage, il convient d'indiquer, dans les renseignements consignés dans le manuel de vol, l'influence du vent en utilisant une composante au plus égale à 50 p. 100 de la composante nominale du vent le long de la trajectoire de décollage, si cette composante est dirigée en sens inverse du décollage, et au moins égale à 150 p. 100 de la composante nominale du vent le long de la trajectoire de décollage si elle est dirigée dans le sens du décollage. Bien que ces spécifications soient satisfaisantes pour les composantes de vent importantes parallèles à la piste, il se peut que pour des avions à réaction il y ait lieu de se montrer plus prudent lorsque la composante nominale du vent parallèle à la piste est faible et que la valeur de cette composante peut subir des variations sensibles.

2.3.1. La distance de roulement au décollage ne doit pas dépasser la longueur de la piste.

2.3.2. La distance accélération arrêt ne doit pas dépasser la longueur de la piste augmentée, s'il y a lieu, de la longueur du prolongement d'arrêt.

2.3.3. La distance de décollage ne doit pas dépasser la longueur de la piste augmentée, s'il y a lieu, de la longueur du prolongement d'arrêt et du prolongement dégagé ; toutefois, on ne doit, en aucun cas, admettre que la somme des longueurs de la piste, du prolongement d'arrêt et du prolongement dégagé soit supérieure à une fois et demie la longueur de la piste.

Note. — Dans les spécifications relatives aux distances de décollage, les données consignées dans le manuel se rapportent aux performances sur une surface en dur unie et sèche. Il n'a pas été établi dans quelle mesure ces données sont applicables à des décollages sur des pistes mouillées ou recouvertes de neige fondante.

2.4. Aucun avion ne doit être utilisé en dehors des limites d'emploi consignées dans le manuel de vol de l'avion.

3. Limites relatives au franchissement des obstacles au décollage.

Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur au poids consigné dans le manuel de vol comme correspondant à une trajectoire nette d'envol permettant de franchir tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 mètres (35 pieds) ou une marge latérale d'au moins 90 mètres (300 pieds) augmentées de 0,125 D. (D étant la distance horizontale parcourue par l'avion depuis la limite de l'aérodrome), sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3.1. à 3.3. En déterminant les déviations admissibles de la trajectoire nette d'envol en vue d'éviter les obstacles avec des marges au moins égales aux marges prescrites, on doit supposer qu'aucune inclinaison latérale n'est imprimée à l'avion avant que la marge verticale entre la trajectoire nette d'envol et les obstacles n'atteigne au moins 15 mètres (50 pieds) et qu'ensuite l'inclinaison latérale ne dépasse pas 15°.

La trajectoire nette d'envol considérée est celle qui correspond à l'altitude de l'aérodrome à la pente de la piste, à la température atmosphérique et à la composante du vent au moment du décollage.

Remarques :

a) — Si le manuel de vol de l'avion indique des trajectoires brutes, la marge de franchissement d'obstacles au décollage doit être égale à : $15 \text{ m} + 0,10 \text{ D}$ (D étant la distance parcourue depuis l'extrémité de la piste) ;

b) — Si le manuel de vol de l'avion n'explique pas l'influence de la température dans les spécifications relatives aux trajectoires, il peut ne pas être tenu compte de ce paramètre.

3.1. Lorsque la route prévue ne comporte aucune changement de cap supérieur à 15° ;

a) — Soit dans le cas de vols effectués en VMC (1) ;

b) — Soit dans le cas de vols effectués avec des aides à la navigation telles que le pilote peut maintenir l'avion sur la route prévue avec la même précision qu'au cours des vols prévus en a), il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 300 mètres (1.000 pieds) de part et d'autre de la route prévue.

3.2. Lorsque la route prévue ne comporte aucun changement de cap supérieur à 15°, dans le cas des vols effectués en IMC, sauf les cas prévus au paragraphe 3.1. (alinéa b) et lorsque la route prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15° dans le cas des vols effectués en VMC, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 600 mètres (2.000 pieds) de part et d'autre de la route prévue.

3.3. Lorsque la route prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15°, dans le cas des vols effectués en IMC (2) il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 900 mètres (3.000 pieds) de part et d'autre de la route prévue.

(1) — VMC : Conditions météorologiques de vol à vue définies par le règlement de la circulation aérienne.

(2) — IMC : Conditions météorologiques de vol aux instruments définies par le règlement de la circulation aérienne.

4. SPECIFICATIONS RELATIVES AUX PROLONGEMENTS DEGAGES

4.1. Prolongement d'arrêt.

On ne doit tenir compte de la longueur du prolongement d'arrêt que si celui-ci est conforme aux dispositions du paragraphe 4. 1. 1.

4. 1. 1. Le prolongement d'arrêt doit avoir une largeur au moins égale à celle de la piste, s'étendre de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste et être centré sur cet axe, avoir été déclaré utilisable par l'administration de l'aérodrome pour arrêter l'avion en cas d'interruption du décollage. Pour pouvoir être déclaré utilisable, un prolongement d'arrêt doit pouvoir supporter le poids de l'avion au cours d'un décollage interrompu sans que la structure de l'avion soit endommagée.

Note. — Il est extrêmement souhaitable que les caractéristiques de la surface du prolongement d'arrêt ne soient pas inférieures à celles qu'on exige pour la piste. Le règlement de navigabilité prévoit l'insertion de facteurs de correction opérationnels dans le manuel de vol en vue de tenir compte des caractéristiques de surface qui diffèrent sensiblement de celles de la piste.

4. 2. Prolongement dégagé.

On ne doit tenir compte de la longueur du prolongement dégagé que si celui-ci est conforme aux dispositions du paragraphe 4. 2. 1.

4. 2. 1. Un prolongement dégagé doit être centré sur le prolongement de l'axe de la piste. Il doit relever de l'administration de l'aérodrome. Sa largeur doit être au moins égale à celle de la bande d'atterrissage à vue correspondante. Il est défini par le plan partant de l'extrémité de la piste, au-dessus duquel ne fait saillie aucune partie du terrain ni aucun objet autre que des feux d'aérodrome légers à monture frangible et qui ne dépassent pas de plus de 0,9 mètres (36 pouces) la surface du sol. Ce plan ne doit pas avoir une pente ascendante supérieure à 1,25 P. 100.

Note. — 1° Si le plan a une pente ascendante, il est souhaitable de limiter au strict minimum des obstacles situés au-dessus du sol et de veiller à ce que les pentes moyennes et les pentes locales de la surface du sol ne dépassent pas, d'une façon générale, celles qui sont autorisées pour la piste, à l'exception de dépressions isolées telles que des fossés traversant le prolongement dégagé.

Note. — 2° Il est prévu d'appliquer les dispositions du paragraphe 2. 3. de façon que la hauteur de 10,7 mètres (35 pieds) que l'avion est censé atteindre à l'extrémité de la distance de décollage soit mesurée à partir de ce plan.

5. LIMITES D'EMPLOI EN CROISIERE

5. 1. Limites d'emploi en croisière — Généralités.

Aucun point de la route prévue ne doit être situé à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aérodrome répondant aux spécifications de distance prévues pour les aérodromes de dégagement (cf. 6. 2.) et où l'on puisse raisonnablement considérer que les conditions d'atterrissage donnent toutes garanties de sécurité, à moins que l'avion ne remplisse les conditions prescrites en 5. 3. 1.

5. 2. Un moteur hors de fonctionnement.

Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur au poids qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol de l'avion, permet d'appliquer les dispositions du paragraphe 5. 2. 1. ou du paragraphe 5. 2. 2. en tous les points de la route. La trajectoire nette de vol doit avoir une pente positive à 450 mètres (1.500 pieds) au-dessus de l'aérodrome où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance présumée du moteur. La trajectoire nette de vol utilisée doit correspondre aux températures atmosphériques prévues le long de la route. Lorsque des conditions givrantes sont prévues par les services météorologiques sur la route aux altitudes que l'appareil est susceptible de traverser en cas de panne de moteur, il doit être tenu compte de l'effet de l'emploi des dispositifs de protection contre le givrage sur la trajectoire nette consignée au manuel de vol.

5. 2. 1. La pente de la trajectoire nette de vol doit être positive à une altitude d'au moins 300 mètres (1.000 pieds) au-dessus du sol et des obstacles situés sur la route jusqu'à 5 milles marins de part et d'autre de la trajectoire prévue.

5. 2. 2. La trajectoire nette de vol doit être telle que l'avion puisse poursuivre son vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à un aérodrome où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions 6. 2., la trajectoire nette de vol franchissant, avec une marge verticale d'au moins 600 mètres (2.000 pieds), le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 5 milles marins de part et d'autre de la trajectoire prévue. Les dispositions de 5. 2. 2. 1. à 5. 2. 2. 5. sont applicables.

5. 2. 2. 1. La défaillance du moteur est censée se produire au point le plus critique de la route, compte tenu du délai de décision du pilote et des erreurs possibles de navigation

5. 2. 2. 2. Il doit être tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol.

5. 2. 2. 3. La vidange en vol du combustible est permise dans la mesure où elle n'empêche pas d'atteindre l'aérodrome, avec une réserve de combustible suffisante, et où une procédure exempte de danger est utilisée.

5. 2. 2. 4. L'aérodrome où l'avion est censé atterrir après défaillance du moteur doit être précisé dans le plan de vol opérationnel et doit satisfaire aux minima météorologiques appropriés.

5. 2. 2. 5. La consommation de combustible et de lubrifiant, après l'arrêt du moteur, doit être celle dont il est tenu compte pour l'établissement des renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol de l'avion.

Remarques :

a) — Si le manuel de vol de l'avion n'explique pas l'influence de la température dans les spécifications relatives aux trajectoires il peut ne pas être tenu compte de ce paramètre.

b) — Si le manuel de vol de l'avion n'indique pas de trajectoire nette de vol, les spécifications relatives aux altitudes de sécurité à observer en croisière peuvent être les suivantes :

5. 2. bis. Un groupe motopropulseur hors de fonctionnement.

5. 2. 1. bis. En tous points de la route ou des détournements prévus, l'avion dispose, aux altitudes minima de sécurité en route, d'une vitesse ascensionnelle en régime stabilisé avec un moteur hors de fonctionnement déterminée d'après le manuel de vol de l'avion d'au moins :

$$0,196 \left\{ 6 - \frac{8}{N} \right\} \left\{ \frac{V_{So}}{100} \right\}^2 \text{ mètres par seconde.}$$

V_{So} étant exprimée en km/h et N étant le nombre de moteurs installés (*). Il convient de noter qu'on considère en général comme altitude minimum de sécurité une altitude correspondant à une hauteur d'au moins 300 mètres (1.000 pieds) au-dessus de tout obstacle au sol le long et au voisinage de la trajectoire de vol.

5. 2. 2. bis Au lieu des dispositions de 5. 2. 1. bis les dispositions ci-après peuvent être appliquées. L'avion est utilisé, tous les groupes motopropulseurs en fonctionnement, à une altitude telle qu'en cas de panne d'un groupe motopropulseur le vol puisse être poursuivi, la trajectoire de vol franchissant tous les obstacles situés le long de la route, dans une bande de 8 km (5 milles terrestres) de part et d'autre de la route prévue avec une marge d'au moins 600 mètres (2.000 pieds). Si l'on applique cette méthode, il convient, en outre, d'observer les dispositions ci-après :

5. 2. 2. 1. bis. La vitesse ascensionnelle, déterminée d'après le manuel de vol de l'avion, pour le poids et l'altitude appropriés utilisés pour calculer la trajectoire de vol, est diminuée d'une quantité égale à :

$$0,196 \left\{ 6 - \frac{8}{N} \right\} \left\{ \frac{V_{So}}{100} \right\}^2 \text{ mètres par seconde.}$$

V_{So} étant exprimée en km/h et N étant le nombre de moteurs installés.

5. 2. 2. 2. bis. L'avion satisfait aux dispositions de 5.2.1. bis à 300 mètres (1.000 pieds) au-dessus de l'aérodrome utilisé comme aérodrome de dégagement.

(*) NOTA. — Cette formule est équivalente à :

$$(4,04 - \frac{5,40}{N}) \left\{ \frac{V_{So}}{100} \right\}$$

mètres par seconde si V_{So} est exprimée en nœuds.

5. 2. 2. 3. bis. Après la défaillance de groupe motopropulseur, il est tenu compte de l'influence du vent (et de la température) sur la trajectoire de vol.

5. 2. 2. 4 bis. On suppose qu'au fur et à mesure de la progression de l'avion le long de la route prévue, le poids de l'avion diminue progressivement par suite de la consommation normale de carburant et de lubrifiant.

5. 2. 2. 5bis. On admet généralement qu'on vidange la quantité de carburant qui n'est pas nécessaire pour atteindre l'aérodrome en question.

5. 3. Deux moteurs hors de fonctionnement.

Les avions qui ne remplissent pas les conditions prescrites en 5. 1. doivent remplir les conditions prescrites en 5. 3. 1.

5. 3. 1. Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur à celui qui, d'après les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol en croisière avec deux moteurs hors de fonctionnement consignés dans le manuel de vol de l'avion, permet à l'avion de poursuivre son vol, depuis le point où est censée se produire la défaillance simultanée de deux moteurs jusqu'à un aérodrome répondant aux spécifications de distance d'atterrissage prévues pour les aérodromes de dégagement (cf. 6. 2.) et où l'on puisse raisonnablement considérer que les conditions d'atterrissage donnent toutes garanties de sécurité, la trajectoire nette de vol franchissant avec une marge verticale d'au moins 600 mètres (2.000 pieds) le sol et les obstacles situés le long de la route jusqu'à 5 milles marins de part et d'autre de la route jusqu'à 5 milles marins de part et d'autre de la trajectoire. Elle doit correspondre aux températures atmosphériques prévues le long de la route lorsque des conditions givrantes sont prévues par les services météorologiques sur la route aux altitudes que l'appareil est susceptible de traverser en cas de panne de moteur, il doit être tenu compte de l'effet de l'emploi des dispositifs de protection contre le givrage sur la trajectoire nette consignée au manuel de vol. Les dispositions de 5. 3. 1. 1. à 5. 3. 1. 5. sont applicables.

5. 3. 1. 1. La défaillance des deux moteurs est censée se produire au point le plus critique de la portion de la route où l'avion est à plus de 90 minutes de vol, à la vitesse normale de croisière, d'un aérodrome répondant aux spécifications de distance d'atterrissage prévues pour les aérodromes de dégagement (cf. 6. 2.) et où l'on puisse raisonnablement considérer que les conditions d'atterrissage donnent toutes garanties de sécurité.

5. 3. 1. 2. La trajectoire nette de vol doit avoir une pente positive à 450 mètres (1.500 pieds) au-dessus de l'aérodrome où l'atterrissage est censé être effectué après la défaillance des deux moteurs.

5. 3. 1. 3. La vidange en vol du combustible est permise dans la mesure où elle est conforme aux dispositions du paragraphe 5. 3. 1. 4. et où une procédure exempte de danger est utilisée.

5. 3. 1. 4. On admet que le poids de l'avion au point où est censée se produire la défaillance des deux moteurs n'est pas inférieur au poids correspondant à une quantité de combustible suffisante pour atteindre l'aérodrome à une hauteur d'au moins 450 mètres (1.500 pieds) à la verticale de la surface d'atterrissage et pour voler ensuite pendant quinze minutes à la puissance ou poussée de croisière.

5. 3. 1. 5. La consommation de combustible et de lubrifiant, après l'arrêt des moteurs, doit être celle dont il est tenu compte pour établir les renseignements relatifs à la trajectoire nette de vol consignés dans le manuel de vol de l'avion.

Remarques :

a) — Si le manuel de vol de l'avion n'explique pas l'influence de la température dans les spécifications relatives aux trajectoires, il peut ne pas être tenu compte de ce paramètre.

b) — Si le manuel de vol de l'avion n'indique pas de trajectoire nette de vol, les spécifications relatives aux altitudes de sécurité à observer en croisière sont les suivantes :

5. 3 bis. Deux groupes motopropulseurs hors de fonctionnement (cette spécification ne s'applique qu'aux avions dotés de quatre groupes motopropulseurs).

On admet la possibilité de défaillance de deux groupes motopropulseurs lorsque l'avion se trouve à plus de 90 minutes de vol (à la vitesse de croisière, tous groupes motopropulseurs

en fonctionnement) d'un aérodrome approprié. A cette fin, on vérifie que, quel que soit le point où cette double défaillance se produit, l'avion, dans la configuration et à la puissance spécifiée dans le manuel de vol, peut ensuite atteindre un aérodrome approprié sans descendre au-dessous de l'altitude minimum de sécurité. On admet généralement qu'on vidange la quantité de carburant qui n'est pas nécessaire pour atteindre l'aérodrome en question.

6. LIMITES D'EMPLOI A L'ATTERRISSAGE

6. 1. Aérodrome de destination

Aucun avion ne doit décoller à un poids supérieur à celui qui, compte tenu de la distance d'atterrissage requise selon les indications consignées dans le manuel de vol de l'avion pour l'altitude de l'aérodrome de destination prévue, permettrait à l'avion de s'immobiliser dans les limites de la longueur effective de la piste, cette longueur effective étant celle qui est indiquée par l'administration de l'aérodrome, compte tenu des obstacles situés dans le couloir d'approche. On admet que le poids de l'avion est diminué du poids du combustible et du lubrifiant dont la consommation est escomptée pendant le trajet jusqu'à l'aérodrome de destination prévu. La pente de la piste est présumée nulle, à moins que la piste ne soit utilisable que dans un sens. Les dispositions de 6. 1. 1. et de 6. 1. 2. ou 6. 1. 3. doivent être respectées.

6. 1. 1. On admet que l'avion atterrit sur la piste et dans le sens le plus favorable par vent nul.

6. 1. 2. On admet que l'avion atterrit sur la piste qui convient le mieux dans les conditions de vent qu'on peut s'attendre à trouver sur l'aérodrome au moment de l'atterrissage, compte tenu de la vitesse et de la direction probable du vent et après avoir pris en considération les caractéristiques de manœuvre au sol et tous autres facteurs (aides à l'atterrissage, topographie, etc.).

6. 1. 3. Si les dispositions de 6. 1. 2. ne sont pas intégralement respectées, l'avion peut décoller si l'aérodrome de dégagement désigné permet de respecter les dispositions de 6. 2.

6. 2. Aérodrome de dégagement

Aucun aérodrome ne doit être indiqué comme aérodrome de dégagement dans un plan de vol à moins que l'avion, au poids prévu lors de l'arrivée à cet aérodrome, ne puisse remplir les conditions prescrites en 6. 1. ; toutefois la distance d'atterrissage requise selon les indications consignées dans le manuel de vol de l'avion peut être multipliée par un coefficient égal à 0,86.

Note.

Les avions anciens dont le certificat de navigabilité a été délivré d'après un règlement de navigabilité non conforme aux standards techniques de l'annexe 8 à l'O.A.C.I. peuvent déroger à certaines des règles précédentes. Ils font alors l'objet de dispositions particulières. Les avions d'origine étrangère notamment appliquent en principe les règles en vigueur sur le territoire de leur pays d'origine.

ANNEXE II

La présente annexe fixe les conditions d'emploi des appareils de transport public de passagers 2 et de transport public de poste ou de marchandises visés aux articles 11 et 13 § b.

I — DECOLLAGE

1° Poids

Le poids au décollage ne doit pas être supérieur au poids maximum au décollage spécifié dans le manuel de vol de l'avion pour l'altitude de l'aérodrome et pour la température et l'humidité auxquelles le décollage sera effectué, lorsque l'influence de ces deux derniers paramètres est explicitée dans le manuel de vol.

2° Distance de décollage

La distance de décollage avec tous les moteurs en fonctionnement déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé ne doit pas être supérieure à 70 p. 100 de la longueur de la bande de décollage. En outre, l'exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions dans lesquelles le vol doit être poursuivi ou interrompu en cas de défaillance d'un moteur.

3° Survol des obstacles

La trajectoire de décollage — qui peut ne pas tenir compte de la panne d'un moteur — déterminée à partir du manuel de vol ou de tout autre document approuvé doit présenter par rapport aux obstacles une marge verticale de 15 m + 0,01 d.

d étant la distance horizontale parcourue depuis l'extrémité de piste.

Les obstacles à considérer sont ceux situés de part et d'autre de la trajectoire prévue à moins de $90 \text{ m} + 0,125 D$ de part et d'autre de la trajectoire (D étant la distance horizontale parcourue par l'avion depuis la limite de l'aérodrome), sauf dans les cas suivants :

a) — Lorsque la route prévue ne comporte pas de changements de cap supérieurs à 15° :

Soit dans le cas de vols effectués en VMC ;

Soit dans le cas de vols effectués avec des aides à la navigation telles que le pilote peut maintenir l'avion sur la route prévue avec la même précision qu'au cours des vols effectués en VMC,

il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 300 mètres de part et d'autre de la route prévue.

b) — Lorsque la route prévue ne comporte pas de changements de cap supérieurs à 15° , dans le cas de vols effectués en IMC, sauf les cas prévus en a, et lorsque la route prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15° dans le cas des vols effectués en VMC, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 600 mètres de part et d'autre de la route prévue.

c) — Lorsque la route prévue comporte des changements de cap supérieurs à 15° , dans le cas des vols effectués en IMC, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles situés à plus de 900 mètres de part et d'autre de la route prévue.

En déterminant les déviations admissibles de la trajectoire d'envol en vue d'éviter les obstacles avec des marges au moins égales aux marges prescrites, on doit supposer qu'aucune inclinaison latérale n'est imprimée à l'avion avant que la marge verticale exigée entre la trajectoire d'envol et les obstacles n'atteigne au moins 15 mètres et qu'ensuite l'inclinaison latérale ne dépasse pas 15° .

4° Application

Afin d'assurer en tout temps des marges de performances suffisantes pour tenir compte des variations susceptibles de se produire dans les conditions d'utilisation, la distance de décollage et la trajectoire de décollage déterminées d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé doivent correspondre à ceux des paramètres opérationnels suivants dont l'influence y est explicitée :

- a) — Poids de l'avion au décollage ;
- b) — Altitude de l'aérodrome ;
- c) — Pente longitudinale moyenne de la portion d'aérodrome intéressée ;
- d) — Caractéristiques de surface de la piste ;
- e) — 50 p. 100 au plus de la composante du vent signalé le long de la trajectoire de décollage dans le sens opposé au décollage et 150 p. 100 au moins de la composante du vent signalé dans le sens du décollage ;
- f) — Température et humidité ou tout autre paramètre. La température est, en principe, la température ambiante, mais l'autorité compétente peut admettre dans certains cas l'utilisation d'un système de température forfaitaire et approuvé. Il en est de même pour l'humidité.

II — CROISIERE

1° Un moteur hors de fonctionnement

A partir de la route et des détournements prévus, il doit être possible, au cas où un moteur cesserait de fonctionner, de poursuivre le vol jusqu'à un aérodrome convenable en respectant toute spécification relative aux hauteurs minima au-dessus des obstacles. Ceci doit être démontré d'après les indications données dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé.

2° Deux moteurs hors de fonctionnement

(Cette spécification ne s'applique qu'aux avions dotés de quatre moteurs ou plus).

A partir de chaque point de la route et des détournements prévus qui se trouve à plus de 90 minutes de vol à la vitesse de croisière (tous moteurs en fonctionnement) d'un aérodrome convenable, il doit être possible, au cas où deux moteurs cesseraient de fonctionner, de poursuivre le vol jusqu'à cet aérodrome en respectant toute spécification relative aux hauteurs minima au-dessus des obstacles. Ceci doit être démontré d'après les indications données dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé.

3° Application

L'aptitude de l'avion à satisfaire à ces conditions de vol en croisière doit être déterminée :

a) — En fonction des indications dont on dispose sur la température en route, si le manuel de vol ou tout autre document approuvé permet de tenir compte de l'influence de la température.

b) — Le poids de l'avion étant égal, en chaque point de la route, au poids de décollage diminué du poids du carburant consommé, compte tenu du vent moyen sur la route suivie et du poids du carburant vidangé si la vidange en vol est prévue, à condition qu'il reste suffisamment de carburant pour que l'avion puisse atteindre un aérodrome convenable ;

c) — En fixant dans tous les cas des hauteurs minima au-dessus des obstacles supérieures d'au moins 300 mètres en chaque point de la route aux obstacles survolés ;

d) — En établissant des consignes opérationnelles indiquant en chaque point de la route l'aérodrome vers lequel l'avion devra se diriger en cas de panne d'un ou de deux moteurs.

III — ATERRISSAGE

1° Poids.

Le poids calculé pour l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome de destination ou aux aérodromes de dégagement ne doit pas être supérieur au poids maximum spécifié dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé pour l'altitude de l'aérodrome et pour la température et l'humidité prévues ou définies par une méthode approuvée, lorsque l'influence de ces deux derniers paramètres est explicitée dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé.

2° Distance d'atterrissage.

La distance d'atterrissage, déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé, doit correspondre à 60 p. 100 de la longueur utile de la surface d'atterrissage pour les aérodromes de destination et à 70 p. 100 pour les aérodromes de dégagement.

3° Application.

La distance d'atterrissage, déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé, doit correspondre à ceux des paramètres opérationnels suivants dont l'influence y est explicitée :

- a) — Poids calculé de l'avion à l'atterrissage.
- b) — Altitude de l'aérodrome.
- c) — Pente longitudinale moyenne de la surface d'atterrissage dans la limite de sa portion utilisable.
- d) — Vent :

Sur la surface d'atterrissage qui convient le mieux à un atterrissage par vent nul, on supposera dans les calculs que l'atterrissage est effectué par vent nul ; néanmoins, des dérogations peuvent être accordées dans le cadre du manuel d'exploitation.

Sur toute autre surface d'atterrissage qui pourrait devoir être utilisée, les calculs doivent être effectués en tenant compte de 50 p. 100 au plus de la composante du vent prévu le long de la trajectoire d'atterrissage si cette composante est dirigée en sens inverse de l'atterrissage et 150 p. 100 au moins de cette composante si elle est dirigée dans le sens de l'atterrissage.

- e) — Température et humidité ou tout autre paramètre.

4. Surface d'atterrissage.

La longueur utile d'une surface d'atterrissage est la longueur totale de cette surface utilisable pour l'atterrissage, diminuée, s'il y a lieu, de la portion située en deçà du point où l'avion peut, après avoir franchi les obstacles, descendre à 15 mètres au-dessus de la surface d'atterrissage.

5° Remise des gaz.

La pente minimum de la trajectoire de l'appareil en cas de remise des gaz doit être égale à celle qui est exigée dans le règlement ayant présidé à la délivrance du certificat de navigabilité.

L'exploitant doit déterminer les consignes, explicitées dans le manuel d'exploitation, pour que la trajectoire de l'appareil présente une marge suffisante au-dessus des obstacles situés dans la zone où les gaz seraient remis en cas d'approche manquée.

ANNEXE III

La présente annexe fixe les conditions techniques d'emploi applicables aux avions de transport public de passagers 3 et de transport public de poste ou de marchandises visés aux articles 12 et 13 (§C).

I — DECOLLAGE

1° Poids

Le poids au décollage ne doit pas être supérieur au poids maximum au décollage spécifié dans le manuel de vol de l'avion pour l'altitude de l'aérodrome et pour la température et l'humidité auxquelles le décollage est effectué, lorsque l'influence de ces deux derniers paramètres est explicitée dans le manuel de vol.

Dans le cas où les paramètres opérationnels sortent du domaine pour lequel le manuel de vol ou tout autre document approuvé a été établi, le poids au décollage doit être approuvé par l'autorité compétente et figurer dans le manuel d'exploitation.

2° Distance au décollage

La distance de décollage (ou distance d'envol) déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé, tous les moteurs étant en fonctionnement, ne doit pas être supérieure à 70 p. 100 de la longueur de la bande roulable augmentée d'un éventuel prolongement dégagé d'obstacles dans la direction du décollage.

3° Survol des obstacles

La trajectoire de décollage déterminée à partir du manuel de vol ou de tout autre document approuvé doit présenter, par rapport aux obstacles, une marge verticale égale à 15 m + 0,01 D, D étant la distance horizontale parcourue par l'avion à partir de l'extrémité de la bande de décollage.

Les obstacles à considérer sont ceux situés de part et d'autre de la trajectoire prévue à moins de soixante mètres de celle-ci.

En plan, la trajectoire de décollage, généralement rectiligne, peut cependant comporter un virage si ceci permet, dans certains cas, d'éviter le survol d'obstacles particulièrement gênants. Le rayon de ce virage ne doit pas être inférieur à celui prescrit dans ce but, dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé ; à défaut, l'inclinaison latérale de l'avion ne dépassera pas 15 degrés.

Tout changement de cap doit faire l'objet d'une consigne spéciale explicitée dans le manuel d'exploitation.

4. Application.

La trajectoire de décollage et la distance de décollage, déterminées d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé, doivent correspondre à ceux des paramètres opérationnels suivants, dont l'influence y est explicitée :

- a) — Poids de l'avion au décollage ;
- b) — Altitude de l'aérodrome ;
- c) — Pente longitudinale moyenne de la surface de décollage ;
- d) — Température et humidité ou tout autre paramètre, la température est en principe la température ambiante, mais l'autorité compétente peut admettre l'utilisation d'un système de température forfaitaire et approuvé. Il en est de même pour l'humidité.

II — CROISIÈRE

A partir de la route et des détournements prévus, il doit être possible, au cas où le moteur ou l'un des moteurs cesserait de fonctionner, d'effectuer un atterrissage d'urgence.

Application. — L'aptitude de l'avion à satisfaire à la condition de vol en croisière avec un moteur hors de fonctionnement doit être déterminée en fonction de ceux des paramètres suivants dont l'influence est explicitée dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé :

- Altitude du vol ;
- Vent prévu ;
- Poids calculé de l'avion en chaque point de vol considéré ;
- Nature de la région survolée
- Température et humidité.

III — ATERRISSAGE

1° Poids.

Le poids calculé pour l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome et de destination ou aux aérodromes de dégagement ne

doit pas être supérieur au poids maximum spécifié dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé pour l'altitude de l'aérodrome et pour la température et l'humidité prévues ou définies par une méthode approuvée lorsque l'influence de ces derniers paramètres est explicitée dans le manuel de vol ou tout autre document approuvé

Dans le cas où les paramètres opérationnels sortent du domaine pour lequel le manuel de vol ou tout autre document approuvé a été établi, le poids à l'atterrissage doit être approuvé par l'autorité compétente et figurer dans le manuel d'exploitation.

2° Distance d'atterrissage.

La distance d'atterrissage déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé doit être inférieure à 70 p. 100 de la longueur utile de la surface d'atterrissage.

3° Application.

La distance d'atterrissage déterminée d'après le manuel de vol ou tout autre document approuvé doit correspondre à ceux des paramètres opérationnels suivants dont l'influence y est explicitée :

- a) — Poids calculé de l'avion à l'atterrissage ;
- b) — Altitude de l'aérodrome ;
- c) — Pente longitudinale moyenne de la surface d'atterrissage dans la limite de sa portion utilisable ;
- d) — Vent ;

Sur la surface d'atterrissage qui convient le mieux à un atterrissage par vent nul on suppose, dans les calculs, que l'atterrissage est effectué par vent nul ; néanmoins, des déro-gations peuvent être accordées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports. Elles doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

Sur toute autre surface d'atterrissage qui pourrait devoir être utilisée, les calculs doivent être effectués en tenant compte de 50 p. 100 au plus de la composante du vent prévu le long de la trajectoire d'atterrissage si cette composante est dirigée en sens inverse de l'atterrissage et 150 p. 100 au moins de cette composante si elle est dirigée dans le sens de l'atterrissage

- e) — Température et humidité ou tout autre paramètre.

4° Surface d'atterrissage.

La longueur utile d'une surface d'atterrissage est la longueur totale de cette surface utilisable pour l'atterrissage diminuée, s'il y a lieu, de la portion située en deçà du point où l'avion peut, après avoir franchi les obstacles, descendre à 15 mètres au-dessus de la surface d'atterrissage.

5° Remise des gaz.

La pente minimum de la trajectoire de l'appareil en cas de remise des gaz doit être égale à celle qui est exigée dans le règlement ayant présidé à la délivrance du certificat de navigabilité.

L'exploitant doit déterminer des consignes, explicitées dans le manuel d'exploitation, pour que la trajectoire de l'appareil présente une marge suffisante au-dessus des obstacles situés dans la zone où les gaz seraient remis en cas d'approche manquée

Arrêté du 16 décembre 1963 fixant les règles d'aménagement et de sécurité à bord des aéronefs de transport public.

Le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports,

Vu l'article 26 de l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963 relative aux règles de circulation des aéronefs ;

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 et notamment l'annexe 6 à ladite convention ;

Vu le décret n° 63-129 du 19 avril 1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction des travaux publics et des transports et notamment ses articles 1 et 6 (alinéa a) ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions de navigabilité des aéronefs civils, de délivrance et de maintien des certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public ;

Vu les règlements de navigabilité des aéronefs en vigueur ;
Sur la proposition du directeur des transports,

Arrête :

Article 1^{er}. — Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à tous les aéronefs de transport public, sans préjudice de l'application des dispositions fixées par les conditions techniques de délivrance de certificat de navigabilité, notamment en ce qui concerne les issues de secours, la largeur des couloirs, les aménagements et les équipements des aéronefs certifiés conformes aux règlements de navigabilité actuellement en vigueur.

Toutefois des dérogations à certaines dispositions fixées par le présent arrêté peuvent être accordées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports notamment pour les avions d'un poids maximum inférieur à 5.700 kgs.

TITRE I

AMENAGEMENT, ISSUES DE SECOURS ET SIEGES DES PASSAGERS

Art. 2. — Tout aéronef de transport public doit être aménagé pour permettre l'évacuation rapide de tous les occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé.

Le rapport entre la capacité en sièges passagers et le nombre des issues de secours de la cabine des passagers est fixé dans l'annexe I au présent arrêté. Cette annexe fixe également le nombre maximum de personnes à bord de plus de 3 ans admissibles par appareil (équipage compris).

Art. 3. — Chaque passager adulte et chaque membre du personnel navigant technique ou commercial doit disposer d'un siège individuel et être muni d'une ceinture de sécurité. Ces équipements doivent être d'un type homologué ou agréé.

De plus, les sièges orientés dans un autre sens que face à la marche (sièges disposés latéralement, sièges tournés vers l'arrière) doivent être d'un type approprié au genre d'aménagement considéré et faire l'objet d'un agrément spécial.

Les conditions exigées pour le transport des enfants sont fixées par décision du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

Art. 4. — Les issues de secours et leur mécanisme d'ouverture doivent porter les indications utiles (en langue arabe et en langue française) pour faciliter leur emploi de jour et de nuit. Toutes ces indications doivent être éclairées par une ou plusieurs sources lumineuses alimentées indépendamment du circuit principal d'éclairage. Sur certains aéronefs en service ces sources lumineuses peuvent être remplacées par des peintures lumineuses.

Toutes les issues de secours prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'aéronef à l'usage des sauveteurs.

Le repérage des zones du fuselage, si elles existent, permettant aux équipes de sauvetage de pénétrer dans l'aéronef doit être conforme aux dispositions fixées par l'annexe I du présent arrêté.

Art. 5. — Tous les aménagements des cabines de passagers et notamment la disposition des sièges, des portes de séparations des différents compartiments, des cloisons, des compartiments à usage de bar, de salle de lecture, etc... les dispositifs d'arrimage des bagages, doivent être approuvés par les services ou organismes qualifiés.

Le chargement de l'appareil ainsi que la disposition des sièges et de leurs accoudoirs et de tous les autres aménagements doivent permettre, à tout moment, un accès facile aux issues de secours.

Les voies de passage entre les divers compartiments pour passagers doivent être complètement dégagées. Les portes de séparation de ces différents compartiments doivent s'ouvrir dans les deux sens ou comporter une zone (frangible) permettant de les enfoncer facilement en cas de coïncement. Toutefois, pour les avions en service actuellement les portes s'ouvrant dans un seul sens sont autorisées à condition qu'elles comportent un dispositif permettant leur blocage en position ouverte au décollage et à l'atterrissage.

Le chargement et les aménagements (tapis de sol notamment) ne doivent, en aucun cas, obstruer les trappes ou les portes d'accès aux soutes et aux commandes de secours (telles que descente manuelle des trains d'atterrissage, des volets etc).

TITRE II

CONSIGNES AUX PASSAGERS

Art. 6. — Au début de chaque vol ou avant d'effectuer un vol au-dessus de l'eau, au-dessus des régions inhospitalières ou à haute altitude, l'équipage doit mettre les passagers au courant de l'emplacement et du mode d'emploi des équipements appelés à être utilisés :

- ceinture de sécurité
- issues de secours,
- gilets de sauvetage et autres équipements individuels,
- masques à oxygène,
- équipement collectif des secours.

La mise au courant des passagers peut être faite à l'aide de notices dont ils prennent connaissance.

Dans tous les cas où des gilets de sauvetage sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements avant que le survol de l'eau n'ait commencé ou au début de ce survol.

Lorsque des masques à oxygène sont exigés, l'équipage doit effectuer une démonstration pratique de ces équipements au début du vol.

Art. 7. — L'équipage doit donner aux passagers, en cas d'urgence toutes les consignes de sécurité appropriées aux circonstances, dans le cas d'un incident en vol.

Les consignes de sécurité à appliquer en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé doivent faire l'objet de notices individuelles, placées de façon apparente à portée de chaque passager.

Art. 8. — Tout aéronef doit être muni de dispositifs (lumineux ou phonique par exemple) permettant à l'équipage de donner aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

- mettre les ceintures de sécurité,
- défense de fumer
- s'il a lieu, mettre les masques à oxygène.

TITRE III

EQUIPEMENTS DE SECOURS ET EQUIPEMENTS D'EVACUATION

TITRE III

Art. 9. — Tout aéronef doit emporter les équipements suivants quel que soit le vol effectué :

a) une trousse de premier secours et une boîte de matériel de secours convenable et facilement accessible dont la composition est fixée en annexe 2.

b) pour les aéronefs à cabine non pressurisée, un extincteur portatif placé dans le poste de pilotage et un extincteur portatif dans chaque compartiment de passagers séparé du poste de pilotage ou difficilement accessible au pilote ou copilote ; toutefois, si l'aéronef ne comporte qu'un seul compartiment pour tous les occupants (cas de certains avions légers, par exemple) l'extincteur portatif passagers n'est pas exigé.

De plus, le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports peut exiger des extincteurs supplémentaires pour certains types d'aéronefs, si la sécurité l'exige.

c) une hache de pompiers dans la cabine passagers et pour les avions de plus de 50 passagers, une dans le poste de pilotage. Ces haches sont destinées notamment à ouvrir la paroi du fuselage en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Pour les aéronefs transportant plus de 100 passagers, le nombre de haches emportées doit être de trois, une dans le poste de pilotage, deux dans la cabine passagers situées à portée de la main des personnels navigants commerciaux lorsque ces derniers ont pris la place qui leur est désignée pour le décollage et l'atterrissage.

d) des dispositifs permettant l'évacuation rapide des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé (rampes d'évacuation, cordes, etc...)

Chacun des équipements définis au présent article doit être d'un type homologué ou agréé.

Art. 10. — L'exploitant doit établir un plan d'évacuation précisant notamment l'emplacement des issues de secours et le processus d'évacuation des occupants en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé. Il doit aussi établir un plan figurant les équipements de secours et d'évacuation et leur emplacement (dimension du fuselage : 50 cm).

Ces deux plans doivent être affichés en évidence dans la cabine des passagers.

TITRE IV SECURITE ET SAUVETAGE

Art. 11. — Sur les parcours terrestres l'équipage de tout aéronef de transport aérien doit comprendre un nombre de navigateurs techniques ou de personnels complémentaires de bord titulaires du certificat de sécurité et sauvetage fixé par le tableau suivant en fonction du nombre de passagers.

Nombre de passagers de plus de 3 ans	Nombre de CSS total	Personnel commercial de bord	Personnel navigant technique
10 à 40	1	0	1
41 à 80	2	1	1
81 à 150	3	2	1
Plus de 150	4	3	1

Le personnel navigant technique correspondant devra pouvoir être déchargé de ses fonctions à bord au moment d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé.

Art. 12. — Sur les parcours maritimes l'équipage de tout aéronef de transport aérien doit comprendre un nombre de personnels complémentaires de bord titulaires du certificat de sécurité et sauvetage fixé par le tableau suivant en fonction du nombre de passagers. De plus il devra y avoir à bord un navigant technique titulaire du certificat de sécurité et de sauvetage.

Nombre de passagers de plus de 3 ans	Nombre de PCB titulaires du CSS
10 à 52	1
53 à 100	2
101 à 150	3
Plus de 150	4

Art. 13. — Un arrêté ultérieur du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports fixera les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat de sécurité et de sauvetage.

Art. 14. — Les personnels détenteurs du certificat de sécurité et de sauvetage doivent suivre un entraînement concernant l'emploi de tout matériel de sécurité et sauvetage nouvellement mis en service ; ils doivent être parfaitement au courant des installations de sécurité et sauvetage propres aux aéronefs sur lesquels ils sont en service.

Art. 15. — L'entraînement pourra être contrôlé par les représentants qualifiés des services de l'aéronautique ; ceux-ci seront également habilités à vérifier l'aptitude des personnels en service à bord.

Art. 16. — Pour tous les navigateurs techniques en service sur les avions d'un poids maximum autorisé dépassant 14 tonnes le programme de la qualification de type comprendra l'instruction correspondant à la partie sécurité du certificat de sécurité et du sauvetage.

Des séances d'entraînement aux évacuations devront être organisées chaque année ainsi que des démonstrations sur l'utilisation des matériels de survie et de sauvetage en usage sur le type d'avion sur lequel ils volent.

Les stages de qualification de type et les séances d'entraînement pourront être contrôlés par les représentants qualifiés des services de l'aviation civile.

Art. 17. — Sur tous les avions pourvus de personnel complémentaire de bord l'un au moins de ceux-ci devra avoir un siège muni d'une ceinture à proximité des issues de secours arrière et devra obligatoirement l'utiliser au moment du décollage ou à l'atterrissage.

TITRE V

Art. 18. — Un arrêté ultérieur du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports fixera les règles particulières de survol de l'eau et des régions inhospitalières.

Fait à Alger, le 16 décembre 1963.

Ahmed BOUMENDJEL.

ANNEXE I

I. — NOMBRE MAXIMUM DE SIEGES PASSAGERS, ISSUES DE SECOURS, LARGEUR DES COULOIRS

Le nombre maximum des sièges passagers en fonction du nombre des issues de secours utilisables situées dans la cabine passagers est fixé comme suit :

a) par les règlements en vigueur relatifs aux conditions techniques de délivrance du certificat de navigabilité, pour les aéronefs certifiés conformes, à ces règlements (Boeing 707, DC. 8, Caravelle etc...)

b) par le tableau suivant pour les aéronefs certifiés antérieurement à la date de mise en application des règlements précédents (DC. 4, DC. 6, L. 749, L. 1049 etc...)

Nombre de sièges	Nombre d'issues de secours utilisables (non compris la porte)
moins de 31	1
de 31 à 40	2
de 41 à 50	3
de 51 à 60	4
de 61 à 70	5
de 71 à 80	6
de 81 à 90	7
de 91 à 100	8
de 101 à 110	9

D'après le tableau précédent, établi pour les aéronefs ne comportant qu'une porte dans la cabine des passagers, le nombre d'issues de secours et la porte permettent l'évacuation d'au plus 10 personnes par issue et 20 personnes par la porte. Il faut entendre par « personne » au sens précédent, tout passager âgé de plus de douze ans.

Une porte supplémentaire permet l'évacuation de 20 autres personnes.

II — REPERAGE DES ZONES DE PENETRATION DANS LE FUSELAGE

Le repérage des zones de pénétration dans le fuselage lorsqu'elles existent, doit être réalisé de la façon suivante :

Les limites de ces zones doivent être indiquées par des marques d'angle de couleur rouge ou jaune et entourées, si cela est nécessaire d'un cadre blanc assurant un meilleur contraste avec le fond. Si la distance entre les marques d'angle dépasse deux mètres, des marques intermédiaires de 9 cm x 3 doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas deux mètres.

ANNEXE 2

TROUSSE ET MATERIEL DE SECOURS

Conformément aux dispositions de l'article 9 du présent arrêté, tout aéronef de transport public doit emporter une trousse de premier secours composée de médicaments antalgiques, calmants, tonocardiaques, antipaludéens, antinaupathiques, de collyre, gouttes nasales, de corps gras contre les brûlures, d'objets de pansement et antiseptiques.

Tout aéronef transportant plus de vingt passagers doit emporter à bord une boîte de matériel de secours composée au moins comme suit :

Objets de pansement :	
Alcool à 90°	100 grammes
Coton hydrophile comprimé	150 grammes
Paquet de pansement individuel	10 paquets
Sparadrapp caoutchouté 2 centimètres	2 rouleaux
Pansement élastique 5 centimètres	2 paquets
Seringues 5 centimètres cubes	2
Aiguille	1
Ciseaux courbes à pansement	1
Pincettes de Kocher	2
Garrot plat	1
Attelles démontables	4
Bandes Velpeau 5 centimètres	2
Bandes Velpeau 7 centimètres	2
Médicaments usage externe :	
Antiseptique (Mercryl Laurylé, merseptyl, etc.)	200 grammes
Produit analogue au thrombase Roussel/Spongel	2 boîtes
Corps gras contre les brûlures	300 grammes

Médicaments usage interne :

Acide acétysalicylique en comprimés protégés	50 comprimés
Comprimés parégoriques	50 comprimés
Camphosulfonate de sodium (ampoule de 5 cm ³)	12 ampoules
Comprimés de gardénal de 5 cg	40 comprimés
Dolosal avec enrobage résistant à la chaleur	6 ampoules

(suppositoires ou ampoules injectables) ou supposit.
Sel, en comprimés ou cachets protégés

La boîte de matériel de secours définie ci-dessus devra être plombée.

Les exploitants établiront des instructions pour utilisation du sel : quantité à absorber avant de boire.

AVIS ET COMMUNICATIONS

REGIE FONCIERE DE LA VILLE D'ALGER

Société anonyme au capital de 160.000 francs

SIEGE SOCIAL A ALGER : 61, RUE DAGUERRE

Registre du commerce : Alger n° 26.181

OBLIGATIONS 6 1/2 % MARS 1955 DE 100 FRANCS NOMINAL

ECHANGE DU 15 MARS 1964

Neuvième tirage effectué le 24 janvier 1964 pour amortissement de 921 obligations.

La liste ci-dessous comprend :

- a) les séries sorties au neuvième tirage ;
- b) les séries sorties aux tirages antérieurs et non encore totalement remboursées.

Numéros extrêmes des séries	Années de remboursement	Prix de remboursement Francs
2.480 à 3.057	1958	105,71
7.067 à 7.068	1964	108,45
7.559 à 8.100	1960	105,81
8.727 à 8.996	1960	105,81
9.100 à 9.917	1964	108,45
9.918 à 10.610	1962	106,56
10.957 à 10.959	1962	106,56
13.963 à 11.159	1964	108,45
13.524 à 14.124	1963	108,08

(Aucun titre n'était frappé d'opposition à la date du neuvième tirage)

Les obligations désignées par le sort sont remboursables dans tous les sièges, succursales ou agences des établissements ci-après :

- Banque de Paris et des Pays-Bas — 3, rue d'Antin, Paris (2^e),
- Crédit Lyonnais — 19, boulevard des Italiens, Paris (2^e),
- Société Centrale de Banque — 43, rue Cambon, Paris (1^{er}),
- Comptoir National d'Escompte de Paris — 14, rue Bergère, Paris (9^e),
- Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'Industrie en France — 29, boulevard Haussmann, Paris (9^e)
- Compagnie Algérienne de Crédit et de Banque — 50, rue d'Anjou, Paris (8^e),
- Crédit Algérien — 5, rue Louis-Le-Grand, Paris (2^e).

ELECTRICITE ET GAZ D'ALGERIE

2, boulevard du Télémy — Alger

Amortissement de l'emprunt 6 % 1959 à prime variable

Cinquième tirage du 30 janvier 1964

La série désignée par la lettre « M » est sortie au tirage au sort.

En conséquence, les obligations d'une valeur nominale de 200 F sur lesquelles est portée la mention « Série M » seront remboursables à 216 NF nominal 200 F + prime de remboursement de 16 NF) le 1^{er} avril 1964, coupon n° 6 au 1^{er} mars 1965 attaché.

Séries sorties aux tirages antérieurs sur lesquelles il reste encore des obligations à rembourser :

Amortissement 1960 : Série « U » (remboursables à 212,96 F)

Amortissement 1961 : Série « V » (remboursables à 214,40 F)

Amortissement 1962 : Série « W » (remboursables à 215,07 F)

Amortissement 1963 : Série « P » (remboursables à 215,00 F)

ELECTRICITE ET GAZ D'ALGERIE

2, boulevard du Télémy — Alger

Amortissement des deux tranches de l'emprunt 1954-1955

à intérêt et prime variables

Cinquième tirage du 30 janvier 1964

Numéros des obligations d'une valeur nominale de 100 F sorties au tirage dans chacune des deux tranches conformément aux tableaux d'amortissement :

Première tranche — Emission 1954 :

27.037 obligations n° 193.287 à 220.323.

Deuxième tranche — Emission 1955 :

28.117 obligations n° 783.175 à 811.291.

En conséquence toutes les obligations restant en circulation dans ces séries seront remboursables à partir du 1^{er} mai 1964 à 103,60 NF (nominal 100 F + prime de remboursement de 3,60 NF) coupon n° 11 au 1^{er} mai 1965 attaché.

Séries des numéros sortis aux tirages antérieurs sur lesquelles il reste encore des obligations à rembourser :

Amortissement 1960

1 à 4.428 (remboursables à 104,80 F)

Amortissement 1961

166.250 à 193.286 (remboursables à 106,60 F)

565.335 à 593.451 (remboursables à 106,60 F)

Amortissement 1962

121.266 à 148.322 (remboursables à 107,20 F)

755.057 à 783.174 (remboursables à 107,20 F)

Amortissement 1963

253.708 à 280.744 (remboursables à 104,20 F)

644.159 à 672.275 (remboursables à 104,20 F)

MISE EN DEMEURE D'ENTREPRENEURS

La société algérienne d'équipement électrique (S.A.E.E.) 4, Impasse Trolard à Alger, titulaire du marché en date du 17 février 1961, approuvé par le préfet d'Alger, le 17 mai 1961, sous le numéro 3652 et relatif à l'exécution des travaux ci-après : 6ème lot — électricité — pour la construction de 96 logements H.L.M. « B » à Djelfa, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des dits travaux dans un délai de vingt jours à compter de la date de la publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entreprise de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

L'entreprise H. Olivero et ses fils demeurant à Bejaia, titulaire du marché n° 130/62, approuvé le 18 mai 1962, relatif à l'exécution des travaux désignés ci-après :

- Défense contre les eaux nuisibles,
- Aménagement de l'oued Seghir à Bejaia,
- Lot n° 2 — Génie civil,

est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des dits travaux dans un délai de vingt (20) jours, à compter de la publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entreprise de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

L'entreprise « Le bâtiment nord africain » (LEBANA), boulevard général Leclerc à Birmandreïs, représentée par son président directeur général M. Intagliata Vincent, titulaire du marché en date du 15 novembre 1961, n° 121-61 approuvé le 30 décembre 1961 par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la circonscription d'El Asnam, relatif à l'exécution des travaux de V.R.D. du centre F.P.A. de Khemis-Milliana, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des dits travaux dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

La Société Multicalor domiciliée à Alger, 4, rue Bel-Air, titulaire du marché n° 49/Arch/62 approuvé le 27 juin 1962, relatif à l'exécution des travaux d'installation et d'aménagement des cuisines de l'hôpital de Chateaudun-du-Rhumel, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des travaux sus-désignés dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

La société Nord-Africaine de canalisations - plomberie - chauffage (N.O.R.A.C.) demeurant à l'Avenue Jean Jaurès (Cinq Maisons) à El Harrach ; titulaire du marché n° 3/1962, en date du 15 novembre 1961, approuvé le 22 janvier 1962, relatif à l'exécution des travaux désignés ci-après : affaire P 33 P - Inkermann - construction de la sous-préfecture 3° lot : plomberie - sanitaire, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution desdits travaux dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

La compagnie algérienne de chauffage et de climatisation (C.A.C.C.) demeurant 4, rue Diderot à Oran, titulaire du marché n° 36/1962 en date du 25 avril 1962, approuvé le 17 août 1962, relatif à l'exécution des travaux désignés ci-après : affaire P 33 P - Inkermann - construction de la sous-préfecture. - 6° lot : chauffage central, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution desdits travaux dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

La Société Multicalor domiciliée à Alger, 4, rue Bel-Air, titulaire du marché n° 158.A.62. approuvé le 29 août 1962 relatif à l'exécution des travaux d'installation et d'aménagement des cuisines de l'hôpital d'Akbou, est mise en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des travaux sus-désignés dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.

M. Pelgrais Christian, directeur général adjoint, représentant la société d'installations générales électriques (SIGEL), 50, Avenue Secrétas, Paris, 19ème, titulaire du marché en date du 20 octobre 1960, approuvé par le préfet d'Alger, le 2 février 1961, sous le numéro 972 et relatif à l'exécution des travaux ci-après, 6ème lot électricité, pour la construction de 234 logements foyer des jeunes P.T.T., Avenue Yusuf - Alger, est mis en demeure d'avoir à reprendre l'exécution des dits travaux dans un délai de vingt jours à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel*.

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette demande dans le délai prescrit, il sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.