

Décret exécutif n° 09-206 du 17 Jomada Ethania 1430 correspondant au 11 juin 2009 complétant le décret exécutif n° 04-414 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 relatif aux conditions et modalités d'exercice des fonctions exercées par le personnel de l'aéronautique civile.

— — — —

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

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 ;

Vu la loi n° 83-12 du 2 juillet 1983, modifiée et complétée, relative à la retraite ;

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

Vu le décret présidentiel n° 09-128 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction du Premier ministre dans ses fonctions ;

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 04-414 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 relatif aux conditions et modalités d'exercice des fonctions exercées par le personnel de l'aéronautique civile ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

Article 1er. — Le présent décret a pour objet de compléter le décret exécutif n° 04-414 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004, susvisé.

Art. 2. — Il est inséré dans les dispositions du décret exécutif n° 04-414 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004, susvisé, un article 48 *bis* rédigé comme suit :

« Art 48 *bis*. — Conformément aux dispositions du point 2.1.10 de l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale et par dérogation aux dispositions de l'article 48 ci-dessus, le personnel navigant professionnel effectuant des vols sur des aéronefs à deux (2) pilotes est autorisé par l'autorité chargée de l'aviation civile, sur demande de l'employeur, à exercer au-delà de l'âge de soixante (60) ans, sous réserve d'une expertise médicale renforcée et que le deuxième pilote a moins de soixante (60) ans et ce, jusqu'à l'âge limite de soixante-cinq (65) ans ».

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

Fait à Alger, le 17 Jomada Ethania 1430 correspondant au 11 juin 2009.

Ahmed OUYAHIA.

Décret exécutif n° 09-207 du 17 Jomada Ethania 1430 correspondant au 11 juin 2009 relatif aux conditions générales de navigabilité et d'exploitation des aéronefs.

— — — —

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 67 ;

Vu le décret présidentiel n° 09-128 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction du Premier ministre dans ses fonctions ;

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 2000-43 du 21 Dhou El Kaada 1420 correspondant au 26 février 2000 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services aériens ;

Vu le décret exécutif n° 2000-337 du 28 Rajab 1421 correspondant au 26 octobre 2000 fixant le droit de concession d'exploitation des services aériens de transport public ;

Vu le décret exécutif n° 02-89 du 18 Dhou El Hidja 1422 correspondant au 2 mars 2002, complété, relatif à la durée de travail au titre du régime spécifique des relations de travail du personnel navigant professionnel de l'aviation civile ;

Vu le décret exécutif n° 03-134 du 21 Moharram 1424 correspondant au 24 mars 2003 fixant les conditions de rétention des aéronefs et les modalités de leur contrôle technique par l'Etat ;

Vu le décret exécutif n° 04-108 du 23 Safar 1425 correspondant au 13 avril 2004 fixant les caractéristiques et les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat de navigabilité et d'un laissez-passer national des aéronefs inscrits à la matricule aéronautique algérienne ;

Vu le décret exécutif n° 04-109 du 23 Safar 1425 correspondant au 13 avril 2004 fixant les conditions de validation des titres aéronautiques de membres d'équipage de conduite ainsi que les autres personnels à bord d'un aéronef civil immatriculé en Algérie ;

Vu le décret exécutif n° 04-414 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 relatif aux conditions et modalités d'exercice des fonctions exercées par le personnel de l'aéronautique civile ;

Après approbation du Président de la République ;

Décète :

Article 1er. — En application des dispositions de l'article 67 de la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, susvisée, le présent décret a pour objet de fixer les conditions générales de navigabilité et d'exploitation des aéronefs.

Art. 2. — Conformément aux dispositions de la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, susvisée, tout aéronef doit satisfaire, avant de se livrer à la circulation aérienne, aux conditions générales de navigabilité et d'exploitation.

CHAPITRE I
DES CONDITIONS GENERALES
DE NAVIGABILITE

Art. 3. — Tout aéronef ne peut se livrer à la circulation aérienne que s'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité tel que prévu par la réglementation en vigueur et satisfait aux exigences de navigabilité prescrites par la législation nationale et les normes et recommandations techniques internationales en la matière.

Les catégories d'aéronefs qui ne sont pas régies par les normes et pratiques recommandées techniques internationales sont astreintes à des exigences de navigabilité particulières fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 4. — Lorsque la sécurité de l'aéronef l'exige, l'autorité chargée de l'aviation civile peut lui imposer des consignes de navigabilité, des interdictions de vol, des inspections obligatoires ou des modifications obligatoires à son certificat de navigabilité et à ses documents associés ou à tout autre document touchant sa navigabilité.

Art. 5. — Doivent se trouver à bord de l'aéronef et ce, en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol les documents suivants :

- son certificat d'immatriculation ;
- son certificat de navigabilité ;
- les licences et certificats de chaque membre d'équipage ;
- le certificat de limitation de nuisances (si nécessaire) ;
- son carnet de route ;
- la licence de station radio de l'aéronef, s'il est muni d'appareil radio électrique ;
- la liste et les noms des passagers ainsi que les lieux d'embarquement et de destination, s'il transporte des passagers ;
- un manifeste et des déclarations détaillées du fret, s'il transporte du fret.

L'aéronef doit avoir, également, à son bord, les manuels ci-après :

- le manuel d'exploitation,
- le manuel de vol, à moins que l'autorité chargée de l'aviation civile ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet aéronef.

Art. 6. — L'aéronef, y compris ses moteurs, ses équipements et ses appareils de radio doivent être constamment et régulièrement entretenus conformément aux procédures d'entretien recommandées par le constructeur de l'aéronef, adoptées par l'exploitant et approuvées par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 7. — Une fiche d'entretien propre à chaque aéronef doit être remplie et signée par un technicien qualifié, certifiant que le travail d'entretien a été effectué conformément aux procédures et calendriers d'entretien approuvés.

A ce titre, l'exploitant doit disposer de registres d'entretien de tous les aéronefs qui doivent être conservés pendant quatre-vingt (90) jours au moins à partir de la date de réforme du matériel auquel ils se rapportent.

Ces registres doivent comporter les renseignements ci-après :

- le temps total de service de l'aéronef ;
- la date de la dernière révision de l'aéronef ;
- la date de la dernière inspection de l'aéronef ;
- les indications relatives au temps de service nécessaires pour déterminer l'état de fonctionnement des instruments et équipements pour calculer leur durée d'utilisation ;
- la date de la dernière inspection de ces équipements.

Art. 8. — L'aéronef doit contenir à son bord un manuel de vol approuvé, à l'usage de l'équipage de conduite, qui donne les limites d'emploi à l'intérieur desquelles l'aéronef est considéré apte au vol, ainsi que tous autres renseignements et instructions éventuellement nécessaires pour démontrer la conformité avec les règlements spécifiés relatifs aux performances et pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

Toutefois, si l'aéronef a une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5700 kg, les limites d'emploi, renseignements et instructions peuvent être donnés au moyen de plaques indicatrices ou d'autres documents approuvés par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 9. — Un service d'entretien approprié comprenant un personnel technique expérimenté, des ateliers, des équipements et autres installations et services nécessaires doit être mis en place pour maintenir les aéronefs en état de navigabilité.

CHAPITRE II
DES CONDITIONS GENERALES
D'EXPLOITATION DES AERONEFS

Art. 10. — Tout aéronef doit être exploité 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.

Les aéronefs doivent, toutefois, se conformer aux conditions techniques et aux mentions d'emploi déterminées par la réglementation en vigueur.

Art. 11. — Le contrôle de l'exploitation des aéronefs, la définition et le maintien d'une méthode de supervision des opérations aériennes doivent être approuvés par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Ils doivent être exercés régulièrement par l'exploitant.

Un manuel d'exploitation doit être fourni au personnel d'exploitation ainsi qu'à tous les services concernés, conforme aux directives prescrites par l'autorité chargée de l'aviation civile et ce, pour une application sûre et efficace des instructions et consignes contenues dans ledit manuel.

Le manuel d'exploitation et ses amendements doivent faire l'objet d'une approbation par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 12. — Un système de gestion de qualité doit être mis en place de même qu'un responsable expérimenté, compétent et qualifié en la matière doit être nommé, en vue de contrôler la conformité de la prestation fournie en matière d'exploitation, maintenance, fonctionnement et ce, en adéquation avec les procédures en vigueur.

Le système de gestion de qualité doit comprendre un programme d'assurance qualité indiquant toutes les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont exécutées conformément aux exigences, normes et procédures applicables en la matière.

Le système de gestion de qualité doit être approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile. Le responsable qualité doit faire l'objet d'un accord préalable de cette même autorité.

Art. 13. — Toute exploitation d'aéronef doit obéir, toutefois, aux dispositions suivantes :

- aux conditions de sécurité de l'exploitation ;
- aux conditions de chargement et de ravitaillement de l'aéronef ;
- aux conditions de préparation de vol de l'aéronef
- aux mesures nécessaires pendant le vol ;
- aux autres opérations et des mesures de précaution au sol ;
- à l'équipage de cabine ;
- à l'équipage de conduite ;
- à l'agent technique d'exploitation ;
- aux manuels d'exploitation ;
- à la sûreté.

Section 1

Des conditions de sécurité de l'exploitation

Art. 14. — L'exploitant doit :

1- veiller à ce qu'aucun vol ne soit entrepris avant qu'il s'assure que les installations d'aérodrome et de sécurité aérienne sont de nature à assurer la sécurité de l'aéronef et à protéger les passagers ;

2- veiller à ce que les perturbations et les défauts techniques des aéronefs ou des parties d'aéronef ainsi que les incidents particuliers qui ont été constatés pendant l'exploitation par le personnel d'exploitation soient notés et portés à sa connaissance.

Les perturbations et les défauts techniques éventuels des aéronefs ou des parties d'aéronef ainsi que les incidents particuliers constatés doivent être immédiatement et systématiquement signalés à l'autorité chargée de l'aviation civile ;

3- établir pour chaque aéronef des listes de contrôle (« Check lists ») que les membres d'équipage sont tenus d'appliquer avant tout décollage, au décollage, en vol, à l'atterrissage, après l'atterrissage et en cas d'urgence ;

4- prévoir dans le manuel d'exploitation, pour chaque route régulière, les altitudes minima de vol ainsi que la procédure d'altitude à observer lorsqu'il s'agit de routes non régulières.

La fixation des altitudes minima de vol doit tenir compte particulièrement des facteurs suivants :

- la précision avec laquelle la position de l'aéronef peut être déterminée ;
- le degré de précision des altimètres utilisés ;
- les élévations de terrain le long de la route ;
- la possibilité de trouver des conditions atmosphériques défavorables en cours de route, telles que les fortes turbulences, les courants descendants et les variations brusques de la direction des vents ;
- la précision des cartes ;
- la possibilité d'atterrissage forcé.

La fixation des niveaux de croisière doit tenir compte de la gêne causée par le bruit des aéronefs aux tiers à la surface ;

5- prévoir dans le manuel d'exploitation, les minima météorologiques (« Aérodrome operating minima ») pour chaque aérodrome utilisé régulièrement ainsi que la procédure de fixation de minima appropriés pour les aérodromes utilisés de manière irrégulière ;

6- procéder à un contrôle du carburant de manière à pouvoir justifier en tout temps que les prescriptions du présent chapitre ont été observées pour chaque vol.

Les relevés de contrôle doivent être conservés par l'exploitant pendant trois (3) mois ;

7- prescrire dans le manuel d'exploitation les périodes de service de vol, de vol et de repos dans les limites fixées par le décret exécutif n° 02-89 du 18 Dhou El Hidja 1422 correspondant au 2 mars 2002, complété, susvisé ;

8- veiller à informer les passagers de l'emplacement exact et du mode d'utilisation des ceintures de sécurité, des issues de secours, des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire, des installations pour l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour leurs passagers, et de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

Il doit informer, également, les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

En cas d'urgence, l'exploitant doit faire signaler par son personnel de bord aux passagers les instructions appropriées que doivent appliquer ces derniers en toutes circonstances ;

9- veiller à ce que toutes les personnes à bord doivent attacher leurs ceintures de sécurité pendant le décollage, en cas de turbulences et d'urgence ainsi que pendant l'atterrissage.

Pendant le décollage, en cas de turbulences et d'urgence ainsi que pendant l'atterrissage, les enfants de moins de deux (2) ans, et en concordance avec les dispositions de l'article 16 ci-dessous, doivent être tenus sur les genoux d'une personne adulte ayant sa ceinture de sécurité attachée.

Section 2

Des conditions de chargement et de ravitaillement en carburant de l'aéronef

Art. 15. — Les conditions de chargement et de ravitaillement en carburant des aéronefs ainsi que l'utilisation de palettes et de containers doivent apparaître dans le manuel d'exploitation dans le respect des prescriptions du manuel de vol établi par le constructeur.

Le chargement de tout aéronef doit être exécuté sous la supervision de la personne responsable désignée par l'exploitant.

Art. 16. — L'exploitant ne doit faire transporter dans un aéronef que le nombre de personnes tel que prescrit par le manuel de vol de l'aéronef, sauf lorsqu'il s'agit d'enfants de moins de deux (2) ans transportés conformément aux dispositions du point 9 de l'article 14 ci-dessus.

Exceptionnellement, deux enfants de deux (2) à douze (12) ans peuvent effectuer le voyage ensemble sur un seul siège lorsque d'une part, les dimensions du siège et de la ceinture de sécurité le permettent et que, d'autre part, les responsables des enfants ont donné leur consentement.

Le nombre total des sièges individuels occupés par deux enfants ne peut, cependant, excéder la moitié du nombre autorisé de sièges pour passagers.

Les enfants doivent être sous la surveillance d'au moins une personne adulte ne faisant pas partie de l'équipage de conduite.

Art. 17. — Le manuel d'exploitation doit prescrire les conditions de chargement des avions à l'effet de pouvoir définir avec exactitude le calcul du poids et la position du centre de gravité au décollage et à l'atterrissage et ce, à l'aide de diagrammes ou de tableaux.

L'autorité chargée de l'aviation civile peut édicter des directives afférentes au calcul du poids des hélicoptères.

Le commandant doit attester par sa signature sa connaissance du calcul du chargement avant d'entreprendre le vol.

Les calculs de poids du chargement doivent être conservés par l'exploitant pendant au moins trois (3) mois.

Section 3

Des conditions de préparation de vol de l'aéronef

Art. 18. — Aucun vol d'un aéronef ne peut être entrepris avant l'établissement des documents de préparation de vol. Dans ce cas, le commandant de bord doit vérifier que :

— l'aéronef est régulièrement admis à la circulation aérienne générale ;

— l'aéronef est doté des instruments et de l'équipement prescrit par les dispositions de la réglementation en vigueur pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;

— l'aéronef dispose d'une attestation d'entretien («Maintenance release») valable ;

— la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité compte tenu des conditions de vol prévues ;

— le fret transporté est convenablement réparti à bord et arrimé de façon sûre ;

— le plan de vol exploitation, ainsi que les conditions prévues à l'article 27 du présent décret sont remplis.

Les documents de préparation de vol doivent être conservés pendant au moins trois (3) mois par l'exploitant.

Art. 19. — Pour chaque vol, et sous réserve du respect des dispositions du deuxième alinéa du présent article, le commandant de bord doit contrôler et signer le plan de vol que l'exploitant doit faire établir par son personnel habilité et qualifié.

Une copie du plan de vol exploitation devra être conservée au lieu de départ de l'aéronef et ce, jusqu'à ce que le vol ait régulièrement pris fin, excepté :

— lors de l'utilisation d'un plan de vol exploitation standard ;

— lorsqu'un plan de vol-ATC ou un avis de vol a été déposé.

Le plan de vol exploitation tenu à jour pendant le vol doit être conservé pendant au moins trois (3) mois.

Art. 20. — Le plan de vol ainsi que le plan de vol exploitation doivent mentionner au moins un aéroport de décollage.

Art. 21. — Un vol effectué conformément aux règles de vol à vue (VFR) ne doit être commencé que si les derniers renseignements météorologiques à disposition laissent prévoir que les conditions et, sous réserve des dispositions de l'article 20 ci-dessus, sur au moins un aéroport de décollage, permettent de l'effectuer.

Un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments (IFR) ne doit être commencé que si les derniers renseignements météorologiques à disposition laissent prévoir que les conditions météorologiques sur l'aéroport de départ et au moment de l'atterrissage prévu sur l'aéroport de destination et, sous réserve des dispositions de l'article 20 ci-dessus, sur au moins un aéroport de décollage répondent aux minima météorologiques d'aéroport fixés dans le manuel d'exploitation.

Art. 22. — Aucun vol ne doit être entrepris qu'avec une quantité de carburant et de lubrifiant en tenant compte des conditions météorologiques données ainsi que des retards prévisibles survenant pendant le vol qui garantit son achèvement en toute sécurité et dans des conditions sûres.

L'aéronef doit être doté, dès le début du chargement, d'une réserve supplémentaire de carburant et de lubrifiant pour parer aux circonstances imprévues et également dans le cas où il y aurait lieu d'une modification du plan de vol exploitation.

Art. 23. — La réserve de carburant et de lubrifiant sur les aéronefs à hélices sera suffisante pour permettre à l'aéronef :

- d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, ainsi que l'aéroport de décollage le plus éloigné, le cas échéant puis de voler pendant quarante-cinq (45) minutes dans le cas où un aéroport de décollage a été prévu ;

- d'atteindre directement l'aéroport de décollage d'un point déterminé à l'avance dans le plan de vol exploitation, puis de voler pendant quarante-cinq (45) minutes.

La quantité de carburant et de lubrifiant déterminée pour cette dernière possibilité ne doit, cependant, pas être inférieure à celle qui est nécessaire pour atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, puis de voler pendant quarante-cinq (45) minutes plus 15 pour cent (15%) de la durée du vol inscrite dans le plan de vol aux niveaux de croisière prévus, mais au plus pendant deux (2) heures ;

- d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, puis de voler pendant quarante-cinq (45) minutes plus 15 pour cent (15%) de la durée du vol inscrite dans le plan de vol, aux niveaux de croisière prévus, mais au plus pendant deux (2) heures dans le cas où aucun aéroport de décollage ne peut être prévu.

Art. 24. — La réserve de carburant et de lubrifiant sur les aéronefs équipés de turboréacteurs sera suffisante pour permettre à l'aéronef :

- d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, d'y atterrir et de voler pendant trente (30) minutes à la vitesse d'attente à 1500 pieds au-dessus de cet aéroport, dans les conditions de température standard ;

- d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, d'y effectuer une approche manquée, puis de voler jusqu'à l'aéroport de décollage indiqué dans le plan de vol exploitation, et de voler pendant trente (30) minutes dans les conditions de température standard et à la vitesse d'attente à 1500 pieds au-dessus de cet aéroport, puis d'effectuer une approche avec atterrissage ;

- d'atteindre d'un point déterminé à l'avance dans le plan de vol exploitation, directement l'aéroport de décollage, puis de voler pendant trente (30) minutes à la vitesse d'attente à 1500 pieds au-dessus de cet aéroport, dans les conditions de température standard.

La réserve de carburant et de lubrifiant pour cette dernière possibilité ne doit, cependant, pas être inférieure à celle qui est nécessaire pour atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, et pour voler pendant deux (2) heures avec une consommation normale de vol de croisière ;

- d'atteindre, l'aéroport de destination, puis de voler pendant deux (2) heures avec une consommation normale de croisière dans le cas où aucun aéroport de décollage ne peut être prévu.

Art. 25. — Le calcul des réserves supplémentaires de carburant et de lubrifiant doit, conformément au manuel d'exploitation, tenir compte, au moins, de ce qui suit :

- les prévisions météorologiques ;

- les retards prévisibles dus aux dispositions prises par le contrôle de la circulation aérienne ;

- les retards prévisibles en raison de la circulation ;

- l'approche aux instruments à l'aéroport d'atterrissage prévu, y compris l'approche manquée ;

- la panne de pressurisation ou d'une panne d'un moteur ;

- et de toute autre éventualité risquant de retarder l'atterrissage ou d'accroître la consommation de carburant et de lubrifiant.

Art. 26. — Un vol ne doit pas être commencé si la pression atmosphérique dans les compartiments de l'équipage et des passagers est inférieure à 700 hectopascal (altitude théorique 10 000 pieds), à moins qu'il n'y ait suffisamment d'oxygène pour alimenter :

- les membres de l'équipage et au moins 10 pour cent (10%) des passagers pendant toute la période au cours de laquelle la pression atmosphérique des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700 hectopascal (altitude théorique 10 000 pieds) et 620 hectopascal (altitude théorique 13 000 pieds) pendant plus de trente (30) minutes ;

- les membres de l'équipage et les passagers pendant la période au cours de laquelle la pression atmosphérique des compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hectopascal (altitude théorique 13 000 pieds).

Art. 27. — Un vol avec un aéronef pressurisé ne doit être commencé que s'il y a suffisamment d'oxygène pour alimenter en cas de chute de pression les membres d'équipage et les passagers pendant la période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent est inférieure à 700 hectopascal (altitude théorique 10 000 pieds).

Section 4

Des mesures nécessaires pendant le vol

Art. 28. — Un vol effectué conformément aux règles de vol à vue (VFR) ne peut être poursuivi en direction de l'aérodrome de destination que si les conditions météorologiques existantes et les derniers renseignements météorologiques à disposition laissent prévoir que les conditions météorologiques le long de la route, sur l'aérodrome de destination ou au moins sur un aérodrome de dégagement, permettent de l'effectuer.

Un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments (IFR) ne peut être poursuivi en direction de l'aérodrome de destination que si les derniers renseignements météorologiques à disposition indiquent que les conditions météorologiques minimales d'aérodrome prescrits dans le manuel d'exploitation pour l'aérodrome intéressé ou au moins pour un aérodrome de dégagement sont atteints à l'heure d'arrivée prévue de l'aéronef.

Art. 29. — Les vols d'approche doivent être, sauf en cas d'urgence, interrompus à l'altitude de décision fixée dans le manuel d'exploitation lorsque les conditions météorologiques minimales spécifiées dans le manuel d'exploitation pour l'aérodrome intéressé ne sont pas remplies.

Art. 30. — Les observations météorologiques à bord d'un aéronef doivent être effectuées et transmises selon les normes et pratiques internationales recommandées.

Art. 31. — Les conditions de vol dangereuses rencontrées en cours de route doivent être annoncées par le commandant de bord à la station aéronautique compétente, avec tous les détails pouvant être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

Art. 32. — Chaque membre d'équipage de conduite doit être, à son poste pendant le temps de vol.

Le commandant de bord peut, en vol de croisière, autoriser, exceptionnellement, les membres d'équipage de conduite à quitter leur place pour un temps.

Dans ce cas, un siège de pilote doit être constamment occupé.

Les membres d'équipage de conduite doivent être attachés, pendant le temps de vol, sauf si l'exécution de tâches particulières l'empêche.

Art. 33. — Chaque membre d'équipage de conduite en service doit utiliser de l'oxygène lorsque la pression atmosphérique dans le poste de pilotage descend au-dessous de 620 hectopascal (altitude théorique 13 000 pieds) ou qu'elle est comprise pendant plus de trente (30) minutes entre 700 hectopascal (altitude théorique 10 000 pieds) et 620 hectopascal (altitude théorique 13 000 pieds).

Art. 34. — Les membres d'équipage de conduite d'aéronefs pressurisés se trouvant à une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hectopascal (altitude théorique 25 000 pieds) doivent disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide, capable de leur fournir, en cas de besoin, immédiatement de l'oxygène.

Art. 35. — Lorsqu'un pilote se trouve seul aux commandes, il est tenu d'utiliser le masque à oxygène à une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 239 hectopascal (altitude théorique 35 000 pieds).

Art. 36. — En cas de chute de pression, les passagers et les membres d'équipage de cabine doivent être protégés par des dispositifs techniques appropriés et par des procédures de descente d'urgence décrites dans les manuels d'exploitation.

Art. 37. — Les instructions d'exploitation qui comportent une modification du plan de vol doivent faire l'objet d'une coordination avec l'organe concerné de contrôle de la circulation aérienne avant d'être transmises par l'exploitant à l'aéronef en vol.

Dans ce cas, les instructions et les renseignements de l'exploitant ne doivent en aucun cas perturber l'activité du service de contrôle de la circulation aérienne, ni celle du service météorologique et du service des télécommunications.

Art. 38. — L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune personne, autre qu'un membre d'équipage de conduite affecté à un vol, ne soit admise ou transportée dans le poste de pilotage, si cette personne n'est pas :

- un membre d'équipage en service ;
- un représentant de l'autorité chargée de l'aviation civile ;
- ou autorisée et transportée conformément aux instructions du manuel d'exploitation.

Il incombe dans ce cas au commandant de bord de s'assurer que :

- l'admission au poste de pilotage ne nuit pas au déroulement normal du vol ;
- toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

Section 5

**Des autres opérations et des mesures
de précaution au sol**

Art. 39. — L'exploitant doit prévoir dans le manuel d'exploitation les autres opérations notamment celles relatives aux :

- vols sur les places d'atterrissage en montagne, les aérodromes d'hiver et les places d'atterrissage en campagne ;
- vols destinés aux prises de vues aériennes ;
- vols destinés au largage des parachutistes ;
- vols au cours desquels sont pris ou jetés des objets ou des matières ;
- vols de virtuosité ;
- vols de remorquage.

Art. 40. — Lorsque le ou les moteur(s) de l'aéronef est (sont) en marche, un membre du personnel de conduite au moins doit être aux commandes.

Section 6

De l'équipage de cabine

Art. 41. — L'autorité chargée de l'aviation civile peut fixer pour chaque type d'aéronef, le nombre et les fonctions des membres du personnel de cabine.

L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation les exigences minimales concernant les membres d'équipage de cabine.

Toutefois, lorsque les conditions d'exploitation imposent des exigences spéciales, l'effectif de l'équipage de cabine doit être augmenté selon les circonstances. Cette augmentation devra être mentionnée dans le manuel d'exploitation.

Art. 42. — L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation ou dans d'autres documents autorisés par l'autorité chargée de l'aviation civile, pour chaque type d'aéronef et pour chaque membre d'équipage de cabine, les tâches qui doivent être effectuées dans des situations d'urgence.

Art. 43. — L'exploitant est responsable de la maîtrise par les membres d'équipage de leurs tâches à bord.

Il doit leur faire subir, régulièrement, des examens de formation et au moins une fois par an un entraînement.

Les programmes de formation, d'examen et d'entraînement doivent être fixés par l'exploitant dans le manuel d'entraînement ou dans d'autres documents autorisés par l'autorité chargée de l'aviation civile comprenant notamment les éléments d'informations suivants :

- les obligations générales du personnel de cabine en cas d'urgence ;
- le maniement systématique et approfondi des installations de secours et de sauvetage à bord ;
- l'utilisation du matériel sanitaire ;
- le maniement des installations à oxygène ;
- l'assistance des passagers dans les aéronefs sans cabine pressurisée à une altitude de 10 000 pieds et au-delà ;
- l'assistance des passagers dans les aéronefs avec cabine pressurisée en cas de chute de pression ;
- la collaboration avec les autres membres d'équipage ;
- ainsi que les procédures à suivre lors d'actes illicites survenant à bord pour les membres d'équipage de cabine.

Les programmes de formation, d'examen et d'entraînement du chef du chargement (« Loadmaster »), comprennent, en outre, l'application des prescriptions de chargement conformément aux dispositions de la section 2 ci-dessus.

Art. 44. — L'exploitant doit veiller à l'emploi des membres d'équipage de cabine ayant accompli la formation, l'examen et l'entraînement prescrits par la présente section sur le type d'aéronef concerné.

Section 7

De l'équipage de conduite

Art. 45. — L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation, les exigences minimales d'expérience de route et de vol des membres d'équipage de conduite.

L'exploitant doit s'assurer que les licences officielles des membres d'équipage de conduite sont valables et munies des inscriptions nécessaires.

Les licences doivent, également, être emportées à bord par lesdits membres.

Art. 46. — La composition de l'équipage de conduite doit correspondre au moins à celle prévue dans le manuel de vol et dans des directives additionnelles de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Toutefois, lorsque les conditions d'exploitation imposent des exigences spéciales à l'équipage de conduite, son effectif doit être augmenté selon les circonstances.

Lorsque le nombre des pilotes est augmenté, deux pilotes au moins doivent pouvoir assumer la fonction de commandant de bord.

Les membres d'équipage de conduite doivent être occupés le plus uniformément possible.

L'augmentation de l'effectif de l'équipage de conduite devra être mentionnée dans le manuel d'exploitation.

Art. 47. — Pour chaque vol de l'aéronef, la désignation d'un commandant de bord est obligatoire. Celui-ci est seul responsable de la conduite de l'aéronef pendant tout le temps de vol.

Il est seul compétent pour attribuer les postes à l'équipage de conduite à effectif augmenté.

Art. 48. — L'exploitant doit transcrire dans le manuel d'exploitation l'emploi des mécaniciens navigants pour les types d'aéronefs dont le manuel de vol prescrit l'utilisation d'un tel mécanicien.

Les anomalies ou autres défaillances relevées par les mécaniciens navigants sur les aéronefs doivent être conservées pendant au moins trois (3) mois.

Art. 49. — Sur les vols où les pilotes en service ne peuvent assumer eux-mêmes la navigation, il est nécessaire de faire appel à un navigateur.

L'exploitant doit prévoir dans le manuel d'exploitation l'emploi des navigateurs sur les divers tronçons de route aérienne.

Les documents de navigation doivent être conservés pendant au moins trois (3) mois.

Art. 50. — L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation ou dans d'autres documents dont l'utilisation est autorisée par l'autorité chargée de l'aviation civile, les tâches à exécuter dans des situations d'urgence pour chaque type d'aéronef et pour chaque membre d'équipage.

Art. 51. — L'exploitant doit veiller à ce que l'entraînement des membres d'équipage de conduite soit d'un niveau de compétence suffisant et élevé eu égard aux tâches qui leur sont imparties à bord.

L'exploitant doit fixer un programme d'entraînement théorique et de vol dans le manuel d'entraînement ou dans d'autres documents.

Le programme doit comprendre notamment :

- les procédures de vol ;
- la connaissance de l'aéronef et de ses systèmes ;
- les limites de performances et d'emploi des aéronefs ;
- les prescriptions de chargement ;
- la collaboration avec les autres membres d'équipage ;
- les procédures à suivre dans des situations exceptionnelles ;
- l'exercice systématique des procédures d'urgence ;
- l'exercice systématique des procédures de sauvetage ;
- les procédures à suivre par les membres d'équipage de conduite à l'occasion d'actes illicites survenant à bord.

Art. 52. — L'exploitant doit veiller à ce que chaque membre d'équipage de conduite effectue l'entraînement prévu ci-dessus au moins une fois par an et à moins de seize (16) mois d'intervalle.

Cet entraînement doit tenir compte de tous les types d'aéronef sur lesquels le membre d'équipage de conduite est appelé à être employé.

Art. 53. — Les types d'aéronef figurant dans la licence sous une inscription générale, ainsi que les types d'avion monomoteur à pistons d'un poids maximal admissible au décollage de 2500 kg sont considérés comme un seul type.

L'exploitant est tenu de contrôler le degré d'entraînement des membres d'équipage de conduite une fois par an et à moins de seize (16) mois d'intervalle.

Pour cela, des examens internes doivent avoir lieu selon un programme composé d'une partie théorique et d'une partie en vol.

Le programme d'examen comprend notamment les matières citées à l'article 51.

Les examens doivent être prévus dans le manuel d'entraînement ou dans d'autres documents faisant partie du règlement d'exploitation.

Chaque membre d'équipage de conduite employé sur divers types d'aéronef doit réussir l'examen interne sur tout type d'aéronef au moins une fois tous les vingt (20) mois. Les types d'aéronefs figurant dans la licence sous une inscription générale, ainsi que les types d'avions monomoteur à pistons d'un poids maximal admissible au décollage de 2500 kg sont considérés comme un seul type.

L'autorité chargée de l'aviation civile peut autoriser l'accomplissement de l'entraînement et l'examen interne en tout ou partie au moyen de dispositifs d'instruction appropriés.

Les résultats des examens internes doivent être conservés pendant cinq (5) ans.

Art. 54. — L'exploitant doit veiller à ce qu'aucun passager ne soit transporté lors de vol de simulation de situations d'urgence.

Art. 55. — L'exploitant doit veiller à n'employer en qualité de commandant de bord sur des vols à vue ou aux instruments que des pilotes ayant exécuté durant les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, au moins trois (3) décollages et trois (3) atterrissages sur le type d'aéronef dont il s'agit.

Les types d'aéronefs figurant dans la licence sous une inscription générale, ainsi que les types d'avions monomoteur à pistons d'un poids maximal admissible au décollage de 2500 kg sont considérés comme un seul type.

Art. 56. — L'exploitant doit veiller à ce que les commandes ne soient pas confiées pendant le décollage et l'atterrissage à un copilote qui n'aurait pas exercé les fonctions de commandant de bord ou de copilote aux commandes du type d'aéronef concerné dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui précèdent, ou qui n'aura pas démontré au moyen de dispositifs d'instruction appropriés sa compétence avérée aux fonctions de copilote.

Les types d'aéronefs figurant dans la licence sous une inscription générale sont considérés comme un seul type.

Art. 57. — L'exploitant doit s'assurer avant qu'un pilote n'exerce les fonctions de commandant de bord sur une route déterminée, qu'il remplit au préalable les conditions suivantes :

— le pilote dispose soit de connaissances suffisantes, soit de documentation nécessaire lui permettant de se procurer dans un délai approprié les connaissances suffisantes sur :

a) la route prévue et les aérodromes entrant en ligne de compte ;

b) la topographie et les altitudes minimales de vol ;

c. les conditions météorologiques saisonnières ;

d) les installations et les procédures utilisées par les services de météorologie, de télécommunications et de sécurité aérienne ;

e) les procédures de recherches et de sauvetage ;

f) les aides à la navigation le long de la route prévue ;

g) les routes aériennes au-dessus des zones à population dense et à forte densité de circulation ;

h) les obstacles, la topographie et le balisage lumineux des aérodromes ;

i) les aides d'approche ainsi que les procédures d'arrivée, de départ et d'attente ;

j) les minima météorologiques d'aérodrome ;

— les prescriptions applicables à la lutte contre le bruit.

Avant son affectation en qualité de commandant de bord, le pilote doit exécuter un vol d'initiation comprenant un atterrissage sur chaque aérodrome entrant en ligne de compte, sous la surveillance d'un pilote qualifié pour ces aérodromes.

Des exceptions à cette règle sont, toutefois, autorisées dans les cas suivants :

a) lorsque l'approche de l'aérodrome n'a pas lieu au-dessus d'un terrain difficile et que les procédures de navigation et d'approche sont identiques ou analogues à celles qui sont familières au pilote, ou

b) lorsqu'une marge approuvée par l'autorité chargée de l'aviation civile est ajoutée aux conditions météorologiques minimales d'aérodrome, excepté s'il existe une certitude raisonnable que l'approche puisse se faire dans les conditions de vol à vue, ou

c) lorsque la descente à partir de l'altitude d'approche initiale peut se faire de jour dans les conditions de vol à vue, ou

d) lorsque l'exploitant met le commandant de bord en mesure d'atterrir sur l'aérodrome en question à l'aide d'une représentation visuelle convenable ou de documents analogues.

Art. 58. — Avant d'être affecté à des lignes aériennes régulières, le commandant doit effectuer, dans chaque cas, un vol d'initiation comme membre d'équipage de conduite ou en qualité d'observateur pour les routes ou tronçons de route où la navigation s'effectue uniquement d'après des points de repère au sol.

Art. 59. — Un exploitant ne devra pas continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route si, dans les douze (12) mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage entre les points terminaux de cette route en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur, ou observateur dans le poste de pilotage.

Art. 60. — L'exploitant doit tenir à jour, pour chaque membre d'équipage de conduite, les relevés concernant les entraînements et les examens, prévus par le présent chapitre.

Lorsqu'un membre d'équipage de conduite a été employé par plusieurs exploitants, ces derniers doivent tous conserver à jour lesdits relevés et ce, pendant au moins cinq (5) ans ou remis à l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 61. — L'exploitant doit veiller à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie.

Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant doit veiller à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'autorité chargée de l'aviation civile. Ces examens doivent être effectués au moins deux fois par an.

Section 8

De l'agent technique d'exploitation

Art. 62. — L'exploitant peut confier certaines tâches de l'équipage de conduite à un agent technique d'exploitation, qui est tenu de les assumer seul.

Les tâches de l'agent technique d'exploitation doivent être fixées dans le manuel d'exploitation.

L'agent technique d'exploitation doit, notamment :

- établir les documents de préparation de vol ;
- rédiger et signer le plan de vol exploitation ainsi que le plan de vol ;
- transmettre le plan de vol à l'organe compétent ;
- suivre le déroulement du vol d'après les messages de position ;
- fournir au commandant de bord les renseignements nécessaires à la poursuite sûre du vol ;
- engager dans les cas d'urgence les procédures prévues dans le manuel d'exploitation.

Section 9

Des manuels d'exploitation

Art. 63. — L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation, notamment :

- les droits et les obligations du personnel d'exploitation ;
- la composition de l'équipage nécessaire d'après les routes à parcourir ;
- les périodes de service de vol, les temps de vol et les périodes de repos des membres d'équipage ;
- les procédures de vol et d'urgence, y compris la répartition des tâches des membres d'équipage ;
- les altitudes minimales de vol pour chaque route régulièrement parcourue et une méthode propre à déterminer ces altitudes pour les routes qui ne sont pas régulièrement parcourues ;
- les conditions météorologiques minimales pour chaque aéroport de départ, de destination ou de décollage desservi régulièrement et une méthode propre à déterminer les conditions météorologiques minimales pour les aéroports de départ, de destination et de décollage non desservis régulièrement ;
- les circonstances dans lesquelles doit être gardée l'écoute radio ;
- l'équipement de navigation à emporter ;
- les méthodes de calcul des quantités de carburant et de lubrifiant ;
- les instructions selon lesquelles le commandant de bord est en mesure de décider si, en cas de panne d'instruments, de systèmes ou de parties de l'équipement, un vol peut être effectué ou poursuivi ;
- les documents de route nécessaires au vol (« Route guide ») ;
- les conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé ;
- le comportement à adopter par le commandant de bord lorsqu'il est témoin d'un accident, conformément aux normes et pratiques internationales recommandées ;
- les signaux du service de recherches et de sauvetage ;

- les signaux de capture et le comportement à adopter par l'équipage lorsque l'aéronef est capturé ;
- les prescriptions sur le chargement des aéronefs ;
- les prescriptions de sécurité à observer lors du ravitaillement en carburant des aéronefs pendant l'embarquement et le débarquement des passagers, ainsi que lorsque des passagers sont à bord ;
- les mesures propres à maintenir l'aptitude physique et mentale des membres d'équipage, notamment les prescriptions relatives à l'alimentation et aux restrictions dans la consommation de boissons alcoolisées ;
- les procédures applicables aux opérations particulières prescrites par l'article 39 ci-dessus.

Art. 64. — L'exploitant doit fixer dans le manuel de l'organisation de l'entretien notamment :

- l'organisation, le déroulement et la surveillance de l'entretien et de la préparation des aéronefs ;
- la délimitation des responsabilités en ce qui concerne l'entretien et la préparation des aéronefs ;
- la délimitation des responsabilités en ce qui concerne la tenue du dossier technique ;
- le nom de l'entreprise d'entretien auprès de laquelle il fait exécuter l'entretien régulier de ses aéronefs.

Art. 65. — L'exploitant doit veiller à ce que seuls les aéronefs munis d'une attestation d'entretien valable soient mis en service.

Art. 66. — L'exploitant doit tenir pour chaque aéronef un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage.

Les rubriques ci-après énumérées et correspondant aux chiffres romains sous-indiqués doivent figurer dans le carnet de route :

- I - la nationalité et l'immatriculation de l'aéronef ;
- II - la date ;
- III - les noms des membres de l'équipage ;
- IV - l'affectation des membres de l'équipage ;
- V - le lieu de départ ;
- VI - le lieu d'arrivée ;
- VII - l'heure de départ ;
- VIII - l'heure d'arrivée ;
- IX - l'heure de vol ;
- X - la nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;
- XI - l'incident et les observations (s'il y a lieu) ;
- XII - la signature de la personne responsable.

Les carnets de route, une fois remplis, doivent être conservés par l'exploitant pour permettre à l'organisme de contrôle habilité d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six (6) derniers mois.

Section 10

De la sûreté

Art. 67. — L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont parfaitement aux exigences pertinentes des programmes nationaux de sûreté.

Art. 68. — La porte de la cabine de l'équipage de conduite est verrouillable sur tous les aéronefs qui en sont dotés, mais uniquement de l'intérieur et ce, de manière à prévenir tout accès non autorisé.

Art. 69. — L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord de l'aéronef une liste de vérifications des procédures à suivre pour chaque type d'aéronef, pour permettre la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres dispositifs dangereux cachés à bord.

Art. 70. — L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation afférents à la sûreté approuvés à l'effet de permettre aux personnels de bord et de conduite de prendre les mesures adéquates et en temps approprié pour la prévention des actes illicites contre l'aviation civile et minimiser les conséquences de telles actions si elles venaient à être exécutées.

Art. 71. — Le commandant de bord ou, en son absence l'exploitant, doit transmettre après un acte d'intervention illicite, sans délai un rapport détaillé à l'autorité de sûreté compétente de l'aérodrome ainsi qu'à l'autorité chargée de l'aviation civile.

CHAPITRE III DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 72. — L'autorité chargée de l'aviation civile fixe à chaque exploitant un délai pour conformer son exploitation et son règlement d'exploitation aux dispositions du présent décret.

Art. 73. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 17 Jomada Ethania 1430 correspondant au 11 juin 2009.

Ahmed OUYAHIA.

Décret exécutif n° 09-208 du 17 Jomada Ethania 1430 correspondant au 11 juin 2009 fixant les conditions techniques d'utilisation des aéronefs et les règles d'aménagement et de sécurité à bord.

— — — —

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

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

Vu le décret présidentiel n° 09-128 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction du Premier ministre dans ses fonctions ;

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 2000-43 du 21 Dhou El Kaada 1420 correspondant au 26 février 2000 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services aériens ;

Vu le décret exécutif n° 2000-337 du 28 Rajab 1421 correspondant au 26 octobre 2000 fixant le droit de concession d'exploitation des services aériens de transport public ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

Article 1er. — En application des dispositions de l'article 70 de la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, susvisée, le présent décret a pour objet de fixer les conditions techniques d'utilisation des aéronefs et les règles d'aménagement et de sécurité à bord.

CHAPITRE I DES CONDITIONS TECHNIQUES GENERALES D'UTILISATION DES AERONEFS

Section 1

Des conditions techniques générales

Art. 2. — Les limites de performances et d'emploi des aéronefs contenues dans le manuel d'exploitation et les documents s'y rattachant, établies en conformité avec les dispositions de l'annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que les procédures prescrites par l'autorité chargée de l'aviation civile, doivent être observées dans les conditions de vol données.

Art. 3. — Un aéronef monomoteur ne peut être utilisé que selon les règles de vol à vue et de jour, et si les routes et les conditions météorologiques pour le vol prévu permettent d'exécuter en tout temps et en cas de panne de moteur, un atterrissage forcé sans que les occupants ou les tiers à la surface ne soient exposés à un danger particulier.