

Arrêté interministériel du Aouel Moharram 1447 correspondant au 27 juin 2025 fixant les règles d'utilisation et de coordination des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord appartenant à l'Etat, mis à sa disposition ou affrétés par lui, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et des missions de lutte contre les feux de forêt.

— — — —

Le ministre de la défense nationale, et

Le ministre de l'intérieur, des collectivités locales et de l'aménagement du territoire,

Vu la loi n° 91-23 du 6 décembre 1991, modifiée et complétée, relative à la participation de l'Armée nationale populaire à des missions de sauvegarde de l'ordre public hors les situations d'exception ;

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 la loi n° 19-02 du 14 Dhou El Kaâda 1440 correspondant au 17 juillet 2019 relative aux règles générales de prévention des risques d'incendie et de panique ;

Vu la loi n° 23-21 du 10 Jounada Ethania 1445 correspondant au 23 décembre 2023 relative aux forêts et aux richesses forestières ;

Vu la loi n° 24-04 du 16 Chaâbane 1445 correspondant au 26 février 2024 portant les règles de prévention, d'intervention et de réduction des risques de catastrophes dans le cadre du développement durable ;

Vu le décret présidentiel n° 94-457 du 16 Rajab 1415 correspondant au 20 décembre 1994, modifié et complété, fixant les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse ;

Vu le décret présidentiel n° 2000-249 du 22 Jounada El Oula 1421 correspondant au 22 août 2000 portant approbation du plan de coordination des opérations de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse ;

Vu le décret présidentiel n° 18-292 du 9 Rabie El Aouel 1440 correspondant au 17 novembre 2018 portant approbation du plan national de recherche et de sauvetage maritimes (Plan SAR-maritime) ;

Vu le décret présidentiel n° 21-285 du 3 Dhou El Hidja 1442 correspondant au 13 juillet 2021 fixant le cadre général régissant les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, notamment son article 44 ;

Vu le décret présidentiel n° 24-116 du 22 Ramadhan 1445 correspondant au 1er avril 2024 fixant l'organisation de la recherche et du sauvetage maritimes ;

Vu le décret présidentiel n° 24-374 du 16 Jounada El Oula 1446 correspondant au 18 novembre 2024, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 24-389 du 10 Jounada Ethania 1446 correspondant au 12 décembre 2024 fixant les attributions du ministre délégué auprès du ministre de la défense nationale, chef d'Etat-major de l'Armée Nationale Populaire ;

Vu le décret exécutif n° 09-410 du 23 Dhou El Hidja 1430 correspondant au 10 décembre 2009, modifié et complété, fixant les règles de sécurité applicables aux activités portant sur les équipements sensibles ;

Vu le décret exécutif n° 16-244 du 20 Dhou El Hidja 1437 correspondant au 22 septembre 2016, modifié et complété, fixant l'organisation de l'administration centrale de la direction générale des forêts ;

Vu le décret exécutif n° 18-331 du 14 Rabie Ethani 1440 correspondant au 22 décembre 2018 fixant les attributions du ministre de l'intérieur, des collectivités locales et de l'aménagement du territoire ;

Vu le décret exécutif n° 19-59 du 26 Jounada El Oula 1440 correspondant au 2 février 2019 fixant les modalités d'élaboration et de gestion des plans d'organisation des secours ;

Vu le décret exécutif n° 24-198 du 5 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 11 juin 2024 fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de la direction générale de la protection civile ;

Vu le décret exécutif n° 25-63 du 28 Rajab 1446 correspondant au 28 janvier 2025 fixant les conditions et les modalités d'élaboration, de mise en œuvre et de gestion des plans d'intervention en matière de risque de catastrophes ;

Vu le décret exécutif n° 25-132 du 28 Chaoual 1446 correspondant au 27 avril 2025 fixant les modalités d'élaboration, d'amendement, de mise à jour et d'exécution des plans généraux de prévention des risques de catastrophes ;

Arrêtent :**CHAPITRE 1er****DISPOSITIONS GENERALES**

Article. 1er. — En application des dispositions de l'article 44 du décret présidentiel n° 21-285 du 3 Dhoul Hidja 1442 correspondant au 13 juillet 2021 susvisé, le présent arrêté a pour objet de fixer les règles d'utilisation et de coordination des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord appartenant à l'Etat, mis à sa disposition ou affrétés par lui, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et des missions de lutte contre les feux de forêt.

Art. 2. — Au sens du présent arrêté, on entend par :

Manuel d'exploitation (MANEX) : manuel établi par l'exploitant ou l'utilisateur de ces systèmes contenant toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation du système d'aéronef sans pilote à bord et dont les utilisateurs ont besoin pour accomplir leurs tâches correctement et en toute sécurité. Le MANEX et ses révisions, le cas échéant, doivent être compatibles avec le manuel de vol du système d'aéronef sans pilote à bord ou un document équivalent, et doit être approuvé par le centre national des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, désigné ci-après le « centre national ».

Espace d'intérêt : défini par la surface au sol concernée par l'effet immédiat ou futur (surface parcourue par un feu de forêt) de l'aléa et de la hauteur des effets atmosphériques (fumées, qualité de l'air, contamination et la vitesse de déplacement de l'aléa sous forme aérosol ou gazeuse).

Espace d'acquisition : c'est un espace dont le volume dépend du type de mission, en forme de cône si l'aéronef sans pilote à bord est géostationnaire ou de prisme s'il se déplace, dont la base est définie par le champ de son capteur optique.

Espace clos ou semi-clos : il contient les espaces suivants :

— les espaces confinés : espace à accès restreint et avec une atmosphère à risque, notamment les regards, égouts, vides sanitaires, grosses canalisations, fosses en tout genre, citerne, silos, réservoirs et cuves ;

— les infrastructures : désigne tous les bâtiments destinés à accueillir des personnes ou des activités humaines, notamment les immeubles d'habitation, les établissements recevant du public, les espaces de bureaux, les installations industrielles, les parkings et abris de stockage ou les entrepôts ;

— les cavités souterraines : fait référence aux cavités naturelles ou artificielles à tendance horizontale ou verticale, situées dans le sol ou le sous-sol, notamment les grottes, cavernes, gouffres, mines, carrières, passages souterrains, puits et tunnels.

Visibilité horizontale : c'est la visibilité minimale nécessaire pour les exploitations dans toutes les directions du plan horizontal.

CHAPITRE 2**REGLES D'UTILISATION ET DE COORDINATION DES SYSTEMES D'AERONEFS SANS PILOTE A BORD APPARTENANT A L'ETAT OU MIS A SA DISPOSITION****Section 1****Règles d'utilisation pour les opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et des missions de lutte contre les feux de forêt**

Art. 3. — Toutes les procédures et modalités d'exécution des vols des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord des différentes missions prévues par l'article 44 du décret présidentiel n° 21-285 du 3 Dhoul Hidja 1442 correspondant au 13 juillet 2021 susvisé, doivent être transcris dans le MANEX.

Art. 4. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord lorsqu'ils sont utilisés en dehors des agglomérations, ne sont soumis à aucune restriction sur leur configuration, dans le strict respect des conditions d'utilisation définies dans le présent arrêté.

Art. 5. — En agglomération, les opérations d'intervention des services de sécurité ou les missions de secours et de sauvetage, sont exécutées par précaution et par des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord de catégorie 1 et 2 ayant une configuration à voilure tournante pour la sustentation répondant au besoin de certaines missions spécifiques qui requièrent un vol stationnaire et une grande souplesse de manœuvre.

Art. 6. — Outre les dispositions de l'article 5 du présent arrêté, les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord utilisés dans les opérations d'intervention des services de sécurité ou dans les missions de secours et de sauvetage exécutées en agglomération, doivent :

— être dotés d'une motorisation électrique, sans l'emport de carburant, sauf dérogation du centre national ;

— avoir des systèmes de conduite de vol combinant les équipements nécessaires pour maintenir le système d'aéronef sans pilote à bord dans son enveloppe de vol protégeant celui-ci des situations dangereuses, des turbulences et des configurations instables, lors de l'évolution.

Art. 7. — Tous les vols doivent être effectués à une distance sécurisée des délimitations des sites stratégiques et sensibles, des installations militaires et des sites industriels à caractère sensible, sauf dérogation.

Art. 8. — Les règles d'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord aux alentours des aérodromes ou lors de l'exécution du plan d'urgence d'aérodrome, sont fixées par des lettres d'entente/agréments entre ces utilisateurs et les services de contrôle de la circulation aérienne compétents.

Art. 9. — La hauteur maximale autorisée en agglomération ne doit, en aucun cas, dépasser de 20 mètres la hauteur de l'infrastructure la plus haute dans un rayon d'un (1) kilomètre autour de l'objectif en zone urbaine.

Art. 10. — La hauteur la plus haute autorisée hors agglomération ne doit pas dépasser, sauf accord préalable du centre national, la hauteur de 50 mètres dans un rayon d'un (1) kilomètre autour de l'objectif.

Art. 11. — La hauteur prévue par les articles 9 et 10 du présent arrêté, ne doit, en aucun cas de figures, dépasser, sauf dérogation, le plafond d'évolution de 120 mètres par rapport au sol.

Art. 12. — Pour les espaces clos ou semi-clos, l'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord n'est soumise à aucune restriction.

Art. 13. — Chaque organisme chargé des missions prévues à l'article 44 du décret présidentiel n° 21-285 du 3 Dhoul Hidja 1442 correspondant au 13 juillet 2021 susvisé, est tenu de désigner un responsable des activités des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, joignable 24/24 comme point focal et interlocuteur avec le centre national. Son nom, prénom, qualité et ses coordonnées doivent être mis à jour et transmis au centre national.

Art. 14. — Toutes les opérations d'intervention des services de sécurité ou de missions de secours et de sauvetage ou de lutte contre les feux de forêt, nécessitent la présence d'un coordinateur, dûment qualifié, qui doit assister durant toute la durée des vols.

Art. 15. — Le coordinateur est chargé de réaliser l'interface avec le personnel engagé dans les opérations et doit être en contact radio ou filaire direct avec le centre des opérations compétent, à l'effet de recevoir et/ou de fournir toutes les informations opérationnelles relatives à l'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord.

Art. 16. — Le coordinateur est chargé d'informer le centre opérationnel compétent de :

- l'heure de début des vols ;
- l'heure de fin des vols ;

— les situations d'anomalie technique, comme la perte de contrôle ou d'incidents ou d'accidents mettant en cause le système d'aéronef sans pilote à bord utilisé.

En outre, il est chargé de demander l'accord du changement du profil de vol, s'il y a lieu.

Le coordinateur a la responsabilité :

- de sectoriser les espaces d'intérêt pour les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord ;
- d'établir les règles de partage en fonction du nombre de moyens aériens affectés (systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, avions, hélicoptères) ;
- de participer à l'ordre des priorités d'engagement des moyens.

Art. 17. — Dans tous les cas d'intervention des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, la présence d'un officier de guidage, dûment qualifié, est obligatoire durant toute la durée d'intervention.

Art. 18. — L'officier de guidage qui, par observation visuelle de l'aéronef sans pilote à bord et de l'espace aérien incluant le volume de l'activité, aide le télépilote à assurer la sûreté et la sécurité de l'exécution du vol.

Art. 19. — Les missions de guidage, de télépilotage et de coordination peuvent être cumulables sur appréciation de l'autorité dont relève l'exploitant, et ce, selon la situation.

Art. 20. — Avant l'envol, le télépilote et l'officier de guidage doivent s'assurer :

- de la disponibilité des ressources nécessaires pour un vol en toute sécurité ;
- du non survol des personnes tierces lors des phases de décollage et d'atterrissage ;
- de la prise en compte des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio et des interférences possibles sur la fréquence utilisée ;
- du respect des minima météorologiques pour toute la durée du vol, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes ;
- du dégagement de l'espace aérien de tout trafic aux abords du volume de l'activité ;
- de l'interruption du vol dans l'immédiat par le télépilote sur ordre de l'officier de guidage, dès que la présence d'un aéronef est détectée.

Art. 21. — Le télépilote doit se situer au même niveau que la base de l'infrastructure ou de la zone d'intervention.

Art. 22. — Les exploitations des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, sont effectuées conformément aux règles de vol à vue définies ci-dessous :

1- hors des nuages ;

2- visibilité horizontale est, au moins, égale à deux (2) fois la distance entre l'aéronef sans pilote à bord et le télépilote ou de l'officier de guidage.

Art. 23. — Le télépilote maintient l'aéronef sans pilote à bord en vol en visibilité directe à tout moment, sauf lorsqu'il s'appuie sur un officier de guidage qui se trouve à côté de lui et qui maintient le contact visuel avec l'aéronef sans pilote à bord sans assistance.

Art. 24. — Le télépilote est responsable du respect d'une distance de sécurité entre son aéronef sans pilote à bord et tout aéronef sans pilote à bord qui s'approche de la zone d'exploitation.

Art. 25. — Le télépilote est responsable du respect d'une distance de sécurité entre la trajectoire de vol et tous les obstacles, à savoir :

1- obstacles fixes :

- massif (élévation terrain, bâtiments, forêts) ;
- minces (pylône, cheminées) ;
- filiformes (lignes électriques).

2- obstacles mobiles : canalisés ou libres (aéronefs, véhicules routiers, trains, bateaux).

3- obstacles actifs : qui peuvent créer des émissions qui perturbent l'atmosphère (cheminées d'usines, torches pétrochimiques, émission radioélectriques).

Art. 26. — Durant toutes les phases du vol, le télépilote s'assure que l'aéronef sans pilote à bord maintient une liaison de commande et de contrôle continue, le cas échéant, il doit mettre en œuvre, sans délai, les procédures établies en cas de perte de la liaison.

Art. 27. — En cas de perte de contrôle ou du visuel sur l'aéronef sans pilote à bord, le centre opérationnel compétent informe, sans délai, par tout moyen le gestionnaire de l'espace aérien concerné.

Art. 28. — Si, au cours d'une opération, le télépilote juge que la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes au sol est susceptible d'être compromise, il doit interrompre immédiatement le vol.

Section 2

Règles de coordination des opérations d'intervention des services de sécurité et de missions de secours et de sauvetage et de lutte contre les feux de forêt

Art. 29. — Toutes les opérations d'intervention des services de sécurité ou de missions de secours et de sauvetage exécutées en agglomération, sont exécutées dans un espace commun partagé en espace d'intérêt prédefini et un espace d'acquisition dimensionné selon l'altitude de vol, le champ optique et la capacité de la charge utile.

Art. 30. — Pour la coordination des missions effectuées où d'autres intervenants appelés à déployer les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, une sectorisation de l'espace d'intérêt est à définir selon la nature de la mission, par les centres opérationnels compétents, pour faciliter l'utilisation et l'exploitation.

La sectorisation de l'espace d'intérêt prend en charge le nombre de moyens aériens utilisés entre avions, hélicoptères et systèmes d'aéronefs sans pilote à bord.

Art. 31. — Chaque vol exécuté ainsi que les heures de vol comptabilisées sont transcrits dans un carnet de vol pour le système d'aéronef sans pilote à bord, édité par le centre national, coté et paraphé, annuellement, par son directeur.

Art. 32. — L'organisme qui effectue un vol dans le cadre des missions prévues à l'article 44 du décret présidentiel n° 21-285 du 3 Dhou El Hidja 1442 correspondant au 13 juillet 2021 susvisé, doit notifier au centre national tout incident ou accident survenu lors de l'exécution de cette mission.

Art. 33. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord appartenant à l'Etat, sont prioritaires dans tous les cas.

Art. 34. — Le gestionnaire de l'espace aérien compétent peut interdire le vol, l'interrompre, ou imposer des restrictions s'il constitue, ponctuellement, un danger réel pour l'activité aérienne.

Art. 35. — L'autorité militaire, territorialement compétente, se réserve exclusivement le droit d'interdire, sans préavis, l'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, de l'interrompre ou d'imposer des restrictions, à tout moment.

Art. 36. — Les notifications de début et de fin des vols aux alentours des aérodromes, sont transmises par le biais des centres des opérations aux différents services de contrôle de la circulation aérienne compétents.

Art. 37. — En cas d'opérations urgentes nécessitant des dérogations d'évolution, est contacté directement, par tout moyen, 30 minutes avant l'exécution de ces vols :

- le centre national ;
- le service du contrôle aérien compétent pour les utilisations aux alentours des aérodromes.

Art. 38. — La délimitation des espaces aériens de compétence dans le cadre des interventions des services de sécurité, se fait d'un commun accord entre la sûreté nationale et la gendarmerie nationale, conformément à la réglementation en vigueur.

Section 3

Règles d'utilisation et de coordination des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et de lutte contre les feux de forêt inscrites dans un plan

1- Plan ORSEC

Art. 39. — L'intervention avec les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord est inscrite comme moyen mobilisable engagé dans le plan ORSEC.

Art. 40. — Lors du déclenchement du plan ORSEC, le déploiement des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord dans le volume d'espace alloué, est exécuté conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 41. — Le directeur du poste de commandement opérationnel (PCO) est chargé de coordonner les opérations d'intervention sur le terrain, et d'assurer toutes les mesures de sécurité pour l'utilisation commune des moyens aériens engagés en aéronefs et en systèmes d'aéronefs sans pilote à bord.

2- Plan particulier d'intervention

Art. 42. — Le recensement des moyens à mettre en œuvre pour l'exécution du plan particulier d'intervention, élaboré par la commission chargée du suivi conformément au décret exécutif n° 25-63 du 28 Rajab 1446 correspondant au 28 janvier 2025 susvisé, doit inclure les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord utilisés par les services de sécurité ainsi que les services de secours et de sauvetage.

Art. 43. — La commission doit élaborer la liste des intervenants et leurs missions, et définir les modalités de coordination opérationnelle pour l'utilisation de l'espace surplombant les lieux de la catastrophe.

Art. 44. — L'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord avec d'autres aéronefs doit faire l'objet d'une coordination étroite, à l'effet de faire cohabiter l'utilisation simultanée des moyens aériens engagés.

CHAPITRE 3

REGLES D'UTILISATION ET DE COORDINATION DES SYSTEMES D'AERONEFS SANS PILOTE A BORD AFFRETES PAR L'ETAT

Section 1

Conditions générales d'affrètement dans le cadre des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et de lutte contre les feux de forêt

Art. 45. — Dans le cadre des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et des missions de lutte contre les feux de forêt, et en cas de nécessité, le centre national peut accorder l'affrètement et l'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, avec ou sans télépilote, pour une période préalablement définie.

Art. 46. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, peuvent être de droit algérien ou étranger.

Art. 47. — L'exploitation des systèmes d'aéronef sans pilote à bord, affrétés avec ou sans télépilote, est subordonnée à la signature d'un contrat ou un accord d'affrètement définissant la durée d'affrètement, les règles générales, les responsabilités des deux parties et les assurances y afférentes.

Art. 48. — L'exploitation d'un système d'aéronef sans pilote à bord, affrété avec ou sans télépilote, peut être suspendue ou révoquée dans le cas de non-respect des dispositions réglementaires régissant son exploitation.

Section 2

Conditions d'affrètement et d'exploitation dans le cadre des opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et de lutte contre les feux de forêt

Art. 49. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, doivent être certifiés et/ou homologués, enregistrés et immatriculés dans leurs pays d'origine.

Art. 50. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, doivent détenir les autorisations d'exploitation/d'utilisation dans leurs pays d'origine.

Art. 51. — Les télépilotes des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, doivent détenir des licences délivrées par l'autorité compétente du pays d'exploitation et en cours de validité.

Les télépilotes doivent détenir les certificats de formation couvrant la spécificité des opérations de l'activité, objet de l'affrètement.

Art. 52. — L'autorisation d'exploitation délivrée par une autorité étrangère pour un système d'aéronef sans pilote à bord, accompagné d'un télépilote, peut servir de base à un accord d'exploitation qui sera établi et délivré par le centre national.

Art. 53. — La reconnaissance des licences des télépilotes, brevets ou autres preuves de formation doit être conforme à la réglementation en vigueur.

Art. 54. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, lorsqu'ils sont utilisés dans le cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, le centre national peut délivrer une décision motivée, pour une durée limitée dérogeant aux exigences des articles précités.

Art. 55. — En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, le centre national, peut, par décision motivée et pour une durée limitée, déroger aux dispositions des articles 48 et 49 du présent arrêté.

Art. 56. — L'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages, doit respecter les exigences ci-après :

- détenir un document de navigabilité en état de validité, s'il y a lieu ;
- répondre à tout moment aux spécifications de navigabilité ayant servi de base à la délivrance de son document de navigabilité et aux règles en matière de maintien de la navigabilité ;
- utiliser le système d'aéronef sans pilote à bord, conformément à son manuel de vol et aux règles édictées, en vue d'assurer la sécurité.

Section 3

Règles d'utilisation et de coordination des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages algériens

Art. 57. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages algériens, doivent respecter les conditions générales d'affrètement et les conditions d'exploitation prévues par les articles 46, 47, 48 et 49 du présent arrêté.

Art. 58. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages algériens, obéissent aux règles d'utilisation et de coordination prévues par les articles de 50 à 57 du présent arrêté.

Section 4

Règles d'utilisation et de coordination des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages étrangers

Art. 59. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages étrangers, doivent être utilisés et exploités conformément aux dispositions prévues par le chapitre 2 et les articles 46, 47, 48 et 49 du présent arrêté.

Art. 60. — Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, avec des équipages étrangers, doivent être dépourvus de systèmes embarqués pouvant porter atteinte à la sécurité nationale.

Art. 61. — Les équipages des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, doivent être accompagnés pendant toute la durée des missions par des représentants des services compétents.

Art. 62. — Les procédures et manuels d'utilisation détaillés par type d'intervention, doivent être respectés pendant les opérations d'intervention des services de sécurité, de missions de secours et de sauvetage et de missions de lutte contre les feux de forêt.

Art. 63. — L'affréteur et/ou l'utilisateur doit fournir aux télépilotes étrangers les informations aéronautiques, opérationnelles et de la sécurité de vol dans le cadre de leurs interventions.

Art. 64. — La phraséologie utilisée par les télépilotes étrangers des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, doit être définie avant le début des opérations d'intervention des services de la sécurité, de missions de secours et de sauvetage et de missions de lutte contre les feux de forêt.

Art. 65. — Le survol des zones à statut particulier ou sensible par les télépilotes étrangers des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord affrétés par l'Etat, est soumis à un accord préalable du centre national.

Art. 66. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le Aouel Moharram 1447 correspondant au 27 juin 2025.

Le ministre de l'intérieur,
des collectivités locales

et de l'aménagement
du territoire

Brahim MERAD

Pour le ministre
de la défense nationale,

le ministre délégué auprès
du ministre de la défense nationale,
chef d'Etat-major de
l'Armée Nationale Populaire

Le Général d'Armée

Said CHANEGRIHA