

## D E C R E T S

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

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-4° 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°02-205 du 22 Rabie El Aouel 1423 correspondant au 4 juin 2002 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n°02-208 du 6 Rabie Ethani 1423 correspondant au 17 juin 2002 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989, modifié et complété, fixant les attributions du ministre des transports ;

### Décrète :

Article 1er. — En application des dispositions des articles 28 et 37 de la loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, susvisée, le présent décret a pour objet de fixer les conditions et modalités de rétention des aéronefs et les modalités de leur contrôle technique par l'Etat.

### CHAPITRE I

#### DES CONDITIONS ET DES MODALITES DE RETENTION DES AERONEFS

##### Section 1

##### Des conditions de rétention

Art. 2. — Un aéronef fait l'objet d'une rétention au sol lorsque son contrôle par les organes habilités à cet effet aura mis en évidence sa non-conformité aux règles de circulation aérienne telles que prévues par la loi n°98-06 du 27 juin 1998, susvisée, et notamment :

— les conditions générales de navigabilité et d'exploitation ;

— la non possession d'une autorisation de survol pour ce qui concerne les aéronefs étrangers, délivrée par l'autorité chargée de l'aviation civile.

##### Section 2

##### Des modalités de rétention des aéronefs

Art. 3. — La rétention des aéronefs est décidée par l'autorité chargée de l'aviation civile soit sur sa propre initiative soit sur un rapport circonstancié présenté par les autorités légalement habilitées ainsi que par les autorités administratives compétentes.

Art. 4. — Lorsque l'autorité chargée de l'aviation civile décide de retenir un aéronef, il est procédé par les organes habilités aux vérifications :

— de l'aéronef et des documents ;

— des manifestes des membres d'équipage et des passagers ainsi que du fret.

Dans tous les cas, les organes habilités sont tenus de prendre les mesures suivantes :

— établir une zone de sécurité autour de l'emplacement désigné comme poste de stationnement isolé de l'aéronef ;

— prendre les dispositions nécessaires pour empêcher l'approche de l'aéronef aux personnes et aux véhicules non autorisés.

Art. 5. — L'autorité chargée de l'aviation civile peut, parmi les mesures nécessaires prises pour empêcher l'utilisation de l'aéronef ne réunissant pas les conditions de navigabilité, d'utilisation et d'exploitation des aéronefs suspendre le certificat de navigabilité (CDN) de cet aéronef.

La suspension du certificat de navigabilité (CDN) entre en vigueur avec effet immédiat.

Ledit document est rétabli par l'autorité chargée de l'aviation civile dès que le risque pour la sécurité aérienne a été éliminé.

Art. 6. — Lorsqu'il s'agit d'un aéronef étranger, l'Etat d'immatriculation de cet aéronef est tenu informé de la rétention.

Art. 7. — Dans le cas d'aéronef endommagé, l'autorité chargée de l'aviation civile apprécie les dégâts ou dommages matériels et se prononce sur l'état de navigabilité de l'aéronef.

Lorsque l'aéronef endommagé est immatriculé à l'étranger, l'Etat d'immatriculation de cet aéronef doit être immédiatement avisé en lui communiquant tous les renseignements y afférents.

Art. 8. — Si l'Etat d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'autorité chargée de l'aviation civile doit interdire à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce que les réparations nécessaires pour qu'il soit remis en état de navigabilité soient effectuées.

L'Etat d'immatriculation pourra, toutefois, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emplois spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra voler sans passer payant, jusqu'à un aérodrome où il sera possible de le remettre en état de navigabilité.

Dans ce cas, l'autorité chargée de l'aviation civile autorise le vol de l'aéronef en question.

Art . 9. — Si l'Etat d'immatriculation considère que les dégâts occasionnés à l'aéronef ne sont pas de nature à porter atteinte à l'état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol.

Lorsque l'aéronef en question est utilisé par un exploitant algérien, l'autorité chargée de l'aviation civile peut interdire ou restreindre l'activité de cet aéronef dans l'espace aérien national.

## CHAPITRE II

### DES REGLES DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERONEFS

Art. 10. — Conformément aux dispositions de l'article 37 de la loi n°98-06 du 27 juin, susvisée, tous les aéronefs qui atterrissent ou décollent des aéroports, aérodromes et hélistations algériens sont soumis au contrôle technique de l'Etat.

Les parachutes en service, pour lesquels un certificat de navigabilité est exigible, pourront être également contrôlés dans les mêmes conditions de contrôle prévues par le présent décret. Ce contrôle ne comprend pas celui du pliage et de l'amarrage sur l'aéronef.

Art. 11. — Le contrôle technique consiste en la vérification de la conformité de l'aéronef aux conditions techniques d'exploitation définies par le constructeur et les normes internationales de navigabilité.

#### Section 1

##### Des types de contrôle technique des aéronefs

Art. 12. — Les contrôles techniques ont lieu sous forme de :

- premiers contrôles ;
- contrôles complémentaires ;
- contrôles inopinés.

Les premiers contrôles et les contrôles complémentaires sont effectués au sol et en vol, selon le cas.

Les contrôles inopinés sont effectués au sol.

#### Section 2

##### Des contrôles techniques au sol

Art. 13. — Les premiers contrôles comprennent :

- a) le contrôle de type en vue de l'octroi du certificat de type .
- b) le contrôle partiel de type, après modification d'un type admis ;

c) le contrôle de série (contrôle de reproduction, contrôle partiel de reproduction) en vue de l'octroi de certificat de navigabilité.

Art. 14. — Les contrôles complémentaires comprennent :

a) des contrôles périodiques de l'état de tout aéronef qui consiste en :

— un contrôle mensuel minimum pour les aéronefs des lignes aériennes exploitées à titre temporaire ou permanent, ainsi que pour ceux des écoles civiles de pilotage agréées par le ministre chargé de l'aviation civile.

— un contrôle semestriel de l'état des autres types d'aéronefs,

b) des contrôles occasionnels à la suite d'avaries, réparation ou changement notables de construction ou d'aménagement et d'une façon générale, chaque fois que le classement en situation " V " ou " R " définies ci-dessous doit changer :

" V " - aéronefs autorisés à voler, ou,

" R " - aéronefs non autorisés à voler et pour lesquels des réparations ou modifications sont demandées.

c) des contrôles à l'exportation en vue de contrôler l'état de l'aéronef avant l'exportation.

A titre exceptionnel, l'autorité chargée de l'aviation civile peut renoncer totalement ou partiellement aux contrôles complémentaires si l'aéronef est entretenu par un organisme doté d'installations d'entretien approuvées et surveillées en permanence par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 15. — Les contrôles inopinés interviennent lors d'une inspection au sol de l'aéronef et qui consiste en un examen mené à bord et autour de l'aéronef pour vérifier l'état apparent de l'aéronef et de son matériel et la conformité de ces documents de bord aux conditions de navigabilité.

Les contrôles inopinés concernent notamment tous les aéronefs :

- qui montrent des signes de mauvais entretien ou dont les dégâts ou défaillances sont apparents,
- dont les manœuvres anormales ont été signalées depuis leur entrée dans l'espace aérien algérien,
- qui ont été déjà soumis à une inspection au sol qui a révélé des défauts, tant que ces défauts n'ont pas été corrigés.

#### Section 3

##### Des contrôles techniques en vol

Art. 16. — Les contrôles techniques en vol peuvent avoir un aspect :

— Qualitatif consistant à vérifier la qualité des travaux effectués sur des systèmes de l'aéronef dont le fonctionnement en vol ne peut être reproduit au sol .

Les systèmes de l'aéronef comprennent aussi l'installation radioélectrique de bord.

— Quantitatif consistant à vérifier les résultats des travaux effectués lorsque l'importance ou la quantité de ceux-ci est telle que les anomalies éventuelles seraient de nature à perturber l'activité de l'équipage lors du premier vol suivant la remise en service ;

— De vérification des performances de l'aéronef.

Art. 17. — Le contenu du contrôle technique en vol doit figurer dans le programme d'entretien ou de contrôle approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 18. — Deux sortes de contrôle technique en vol sont effectuées :

- 1 — contrôle technique en vol complet ;
- 2 — contrôle technique en vol réduit.

Art. 19. — Le contrôle technique en vol complet comprend :

1 — la vérification générale des performances de l'aéronef prévues au manuel de vol (décollage, montée, palier) et du fonctionnement correct des différents systèmes ;

2 — l'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours en particulier) ;

3 — la vérification des performances et qualités de vol qui devraient être satisfaites au cours du vol jusqu'aux limites et/ou alarmes de navigabilité.

Le contrôle technique en vol doit être effectué dans les cas suivants :

- 1 — après une visite de grand entretien ;
- 2 — après une réparation importante consécutive à un accident sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation ;
- 3 — dans le cadre d'un entretien progressif, à l'aboutissement d'un cycle complet d'opération de grand entretien.

Art. 20. — Le contrôle technique en vol réduit comprend seulement la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués.

Il est procédé au contrôle technique en vol réduit lorsqu'à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'aéronef, notamment :

1. lors d'une intervention sur les commandes de vol ;
2. lorsque plus de 50% de la puissance ou de la poussée motrice de l'aéronef a été affectée par le remplacement ou la réinstallation de moteurs. Toutefois les avions monomoteurs équipés d'hélice à pas fixe ne sont pas soumis à cette règle.

Pour les aéronefs entretenus dans une installation agréée, une dispense de contrôle technique en vol après réinstallation ou remplacement peut être obtenue de l'autorité chargée de l'aviation civile, lorsqu'il a été démontré par au moins deux vols de contrôle consécutifs que les opérations de réinstallation ou de remplacement ont été exécutées d'une manière totalement satisfaisante.

3. lorsqu'après une modification de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un contrôle technique en vol est précisée dans le dossier de la modification approuvée.

Art. 21. — Le contrôle technique en vol ne peut s'effectuer que dans les conditions suivantes :

1. les conditions météorologiques doivent être supérieures aux minimums opérationnels attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré et doivent être prévues au départ qu'elles le demeureront pendant la durée du vol. Si ces conditions se dégradent au cours du vol, celui-ci doit être interrompu ;

2. toutes les manœuvres de contrôle doivent être exécutées en conditions météorologiques de vol à vue ;

3. les contrôles en vol complet et réduit doivent être effectués à une masse au décollage au plus égale à la masse maximale à l'atterrissage.

Art. 22. — Toutes les opérations de contrôle ainsi que le classement consécutif sont inscrits sur le carnet de route et les livrets de moteurs d'aéronefs.

Les visites périodiques et occasionnelles font l'objet de rapports détaillés et d'une inscription sur le certificat de navigabilité indiquant notamment le classement consécutif aux dites visites.

#### Section 4

##### Des modalités du contrôle technique des aéronefs

Art. 23. — Les demandes d'organisation des premiers contrôles ainsi que des contrôles complémentaires avant l'exportation sont présentées à l'autorité chargée de l'aviation civile en deux exemplaires. Les autres contrôles complémentaires sont ordonnés par ladite autorité.

Art. 24. — L'autorité chargée de l'aviation civile :

1 — fixe la date de contrôle, en prenant en considération les demandes motivées du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef en question ;

2 — arrête le programme de contrôle.

Le contrôle technique des aéronefs commence au plus tard quinze (15) jours après la réception de la demande.

Un contrôle peut avoir lieu à l'étranger pour des motifs particuliers.

Art. 25. — L'autorité chargée de l'aviation civile est habilitée à faire appel à des experts ou des organismes spécialisés pour effectuer les contrôles.

Art. 26. — Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef doit assister au contrôle de l'aéronef ou s'y faire représenter. Il doit prendre toutes les mesures nécessaires à même de faciliter ce contrôle .

Art. 27. — Lors des premiers contrôles de vol, aucun passager n'est admis et, lors des contrôles complémentaires, des passagers ne sont admis qu'avec l'approbation de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 28. — L'autorité chargée de l'aviation civile et le propriétaire ou l'exploitant se préviennent mutuellement à temps lorsque, pour d'impérieuses raisons, le contrôle ne peut pas avoir lieu à la date prévue.

Art. 29. — Le contrôle est refusé ou suspendu lorsqu'il ne peut pas se dérouler normalement ou que les documents nécessaires font défaut.

Art. 30. — Les contrôleurs habilités au titre du présent décret fourniront à l'autorité chargée de l'aviation civile les documents cités ci-dessous justifiant l'exécution des opérations de contrôle technique des aéronefs :

— Les comptes rendus et rapports détaillés des opérations de contrôle prévues par le présent décret effectuées par leurs soins.

— Les renseignements périodiques et statistiques permettant d'établir un relevé qualitatif et quantitatif des accidents d'aviation.

Art. 31. — Le contrôle technique exercé tant au sol qu'en vol est assuré par les contrôleurs habilités cités ci-après :

1. les fonctionnaires qualifiés de l'autorité chargée de l'aviation civile ;

2. les agents nommément désignés par les organismes habilités à cet effet par l'autorité chargée de l'aviation civile .

Art. 32. — Les conditions d'habilitation des contrôleurs par l'autorité chargée de l'aviation civile sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 33. — Les contrôleurs habilités au titre du présent décret munis pour cette fin d'un ordre de mission délivré par l'autorité chargée de l'aviation civile, ont libre accès à bord des aéronefs. A cet effet, un titre de transport devra leur être délivré gratuitement.

Art. 34. — Les contrôleurs habilités au titre du présent décret ont accès au poste de pilotage sur présentation de leur ordre de mission sous réserve de l'accord du commandant de bord lequel a toute latitude de limiter le nombre des personnes dans le poste de pilotage ou d'y écarter toute personne dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef et des passagers.

Dans le cas où le commandant de bord leur refuse l'accès au poste de pilotage les contrôleurs peuvent exiger de ce dernier une justification écrite.

Art. 35. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 21 Moharram 1424 correspondant au 24 mars 2003.

Ali BENFLIS.

**Décret exécutif n° 03-135 du 21 Moharram 1424 correspondant au 24 mars 2003 fixant les attributions du ministre de l'industrie.**

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre de l'industrie,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85 (1°-4°) et 125 (alinéa 2) ;

Vu le décret présidentiel n° 02-205 du 22 Rabie El Aouel 1423 correspondant au 4 juin 2002 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 02-208 du 6 Rabie Ethani 1423 correspondant au 17 juin 2002 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 96-319 du 15 Joumada El Oula 1417 correspondant au 28 septembre 1996 fixant les attributions du ministre de l'industrie et de la restructuration ;

**Décète :**

Article 1er. — Dans le cadre de la politique générale du Gouvernement et de son programme d'action, le ministre de l'industrie propose, dans les limites de ses attributions, les éléments de la stratégie et de la politique industrielle. Il suit et contrôle leur mise en œuvre conformément aux lois et règlements en vigueur.

Il rend compte des résultats de ses activités au Chef du Gouvernement, au Conseil du Gouvernement et au Conseil des ministres, selon les formes, modalités et échéances établies.

Art. 2. — Le ministre de l'industrie exerce en relation avec les départements ministériels concernés, ses attributions dans les domaines suivants :

— le développement et la consolidation du tissu industriel national ;

— la promotion de la compétitivité industrielle ;

— la gestion des participations de l'Etat et la privatisation ;

— la normalisation, la propriété industrielle et la métrologie légale ;

— la sécurité industrielle et la protection de l'environnement ;

— la régulation ;

— l'information industrielle.

Art. 3. — En matière de développement et de consolidation du tissu industriel national, le ministre de l'industrie, élabore et propose toute mesure de nature à :

— encourager les programmes d'intégration intra et intersectoriels ;

— favoriser le partenariat industriel et encourager l'émergence d'activités de sous-traitance ;

— définir les mécanismes nécessaires à la promotion de l'innovation et du développement technologiques.