

Vu le décret n° 82-148 du 17 avril 1982 portant mesures relatives à l'exercice des activités des transports terrestres ;

Vu le décret n° 84-12 du 22 janvier 1984 portant organisation et composition du Gouvernement ;

Vu le décret n° 84-120 du 19 mai 1984 fixant les attributions du ministre des transports, modifié ;

Vu le décret n° 86-23 du 9 février 1986 portant modification du décret n° 84-12 du 22 janvier 1984 portant organisation et composition du Gouvernement ;

Vu le décret n° 87-42 du 10 février 1987 modifiant et complétant le décret n° 82-148 du 17 avril 1982 portant mesures relatives à l'exercice des activités des transports terrestres, notamment son article 8 ;

Vu l'arrêté du 1er septembre 1984 relatif à l'autorisation de circuler aux véhicules assurant des transports pour propre compte, au profit des personnes physiques et morales de statut privé ;

Arrête :

Article 1er. — Sont qualifiés transports pour propre compte, tous transports effectués par des personnes physiques ou morales de statut privé, pour leurs besoins exclusifs, à l'aide de véhicules leur appartenant.

Art. 2. — Les véhicules assurant des transports pour propre compte et dont la charge utile est inférieure ou égale à dix (10) tonnes, ne sont pas soumis à autorisation d'achat et de circuler.

Art. 3. — Les véhicules assurant des transports pour propre compte et dont la charge utile est supérieure à dix (10) tonnes, sont soumis à autorisations d'achat et de circuler délivrées par les services des transports de la wilaya d'implantation du fonds.

Art. 4. — L'autorisation d'achat est délivrée sur demande adressée par le requérant aux services des transports de la wilaya territorialement compétente, accompagnée d'une copie du registre du commerce attestant la nature de l'activité.

Une circulation du ministre des transports établira la liste des activités économiques ouvrant droit à l'acquisition de véhicules de tonnage utile supérieur à dix (10) tonnes.

Art. 5. — Les autorisations de circuler des véhicules visés à l'article 3 ci-dessus sont permanentes. Elles sont délivrées de droit dès acquisition des véhicules autorisés.

Art. 6. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées, notamment l'arrêté du 1er septembre 1984 susvisé.

Art. 7. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 5 octobre 1987.

Rachid BENYELLES.

Arrêté du 5 octobre 1987 relatif aux règlements aéronautiques concernant les procédures d'attente et d'approche aux instruments et à la détermination des minimas opérationnels.

Le ministre des transports,

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 le décret n° 70-39 du 20 mars 1970 portant organisation des activités climatologiques en Algérie ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1963 fixant les conditions techniques d'exploitation des aéronefs de transport public et notamment son article 21 ;

Arrête :

Article 1er. — Les conditions dans lesquelles doivent être effectuées les procédures d'attente et d'approche aux instruments, sont spécifiées par les présentes dispositions.

Art. 2. — Les procédures d'attente et d'approche en vigueur dans l'espace aérien placé sous la responsabilité des services algériens de la navigation aérienne, sont établies en fonction des caractéristiques des aérodromes, des installations et des aéronefs utilisés et conformément aux normes et recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Une décision de l'autorité chargée de l'aviation civile précise les règles applicables en la matière.

Art. 3. — Les procédures d'attente et d'approche établies dans le cadre de l'article 3, sont publiées par le service de l'information aéronautique, sous forme de cartes sur lesquelles figurent toutes les informations utiles concernant les phases de vol concernées, notamment l'attente, l'approche, l'atterrissage, la remise des gaz.

Art. 4. — Les exploitants de transports aériens publics de passagers, fret ou poste, fixant les minimas météorologiques à appliquer par les équipages sur les aérodromes algériens qu'ils utilisent ou peuvent être amenés à utiliser normalement ou en déroutement.

Ils sont tenus de transmettre, aux fins d'approbation, par l'autorité chargée de la météorologie, les minimas météorologiques utilisés par leurs équipages ainsi que la méthode utilisée pour les calculer.

Art. 5. — Les minimas météorologiques ou leur méthode de calcul, selon le cas, doivent figurer dans les manuels d'exploitation des aéronefs, accompagnés de directives destinées à être utilisées par le personnel de conduite lors d'une manœuvre effective.

Art. 6. — Les minimas météorologiques sont communiqués aux services de la circulation aérienne intéressés et, en particulier, aux aérodromes concernés.

Art. 7. — La méthode de détermination des minimas météorologiques tiendra compte :

a) pour l'exploitation :

- des spécifications de navigabilité des aéronefs,
- des qualifications et de la formation de l'équipage de conduite,
- des procédures d'exploitation et de leur mise à l'épreuve « en service »,
- des minimas opérationnels d'aérodromes ;

b) pour l'aérodrome :

- de la capacité des pistes et voies de circulation,
- des aides visuelles et non visuelles,
- de la limitation des obstacles,
- du service météorologique, notamment d'évaluation et de transmission des informations météorologiques,
- du service de la circulation aérienne, notamment du contrôle des mouvements à la surface.

Art. 8. — Les exploitants autres que ceux effectuant des « transports publics » peuvent, selon la nature de leurs activités, être soumis par l'autorité compétente :

- soit au régime précisé aux articles 4, 5, 6, pour les exploitants de transports publics,
- soit à l'application des minimas ou d'une méthode de calcul déterminée.

Art. 9. — Les minimas météorologiques appliqués sur les aérodromes étrangers par les aéronefs algériens ne pourront être inférieurs à ceux fixés par l'Etat sous l'autorité duquel se trouve l'aérodrome. De même, lorsque la présentation d'une méthode de calcul est nécessaire, cette dernière ne pourra être moins restrictive que celle fixée par l'Etat en cause.

Art. 10. — La terminologie technique utilisée est définie à l'annexe jointe au présent arrêté.

Art. 11. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté, sont abrogées, en particulier l'arrêté du 15 août 1968 relatif aux règlements aéronautiques concernant les procédures d'attente et d'approche aux instruments, la détermination des minimas météorologiques et les procédures de calage altimétrique.

Art. 12. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 5 octobre 1987.

Rachid BENYELLES,

ANNEXE DEFINITIONS

Altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H, cette abréviation provient de la désignation anglaise, Minimum descent altitude/height) Altitude/hauteur spécifiée au-dessous de laquelle, au cours d'une approche classique ou d'une approche indirecte ; la descente ne pourra être effectuée sans références visuelles,

Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H, cette abréviation provient de la désignation anglaise - obstacle clearance altitude/height -). Altitude la plus basse (OCA), ou hauteur la plus basse au-dessus du niveau de l'aérodrome (OCH), selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Minimas météorologiques : Ensemble des valeurs les plus basses de certains paramètres significatifs qui fixent les limites au-dessous desquelles l'exécution de certaines manœuvres d'approche, d'atterrissage ou de décollage est interdite à un équipage, sauf si le commandant de bord ne le juge absolument nécessaire pour préserver la sécurité ou pour faire face à des circonstances exceptionnelles. Les limites sont exprimées par les paramètres suivants :

a) pour les procédures d'approche :

- altitude/hauteur minimale de descente,
- visibilité horizontale,
- visibilité verticale ;

b) pour les décollages :

- visibilité horizontale.

Visibilité horizontale : Visibilité dans une direction du plan horizontal mesurée sur un aérodrome par les services compétents selon des techniques spécifiées ; la visibilité horizontale s'exprimera généralement sous la forme soit de visibilité météorologique horizontale, soit de portée visuelle de piste qui correspond aux techniques les plus couramment admises pour la mesure de la visibilité horizontale.

a) Visibilité météorologique horizontale :

- de jour, la plus petite des distances dans le tour d'horizon auxquelles les objets cessent d'être identifiables ;
- de nuit, la plus petite des distances dans le tour d'horizon auxquelles les repères lumineux spécifiés cessent d'être visibles.

b) Portée visuelle de piste :

Distance maximale dans la direction du décollage ou de l'atterrissage à laquelle la piste ou les feux de balises spécifiés qui la délimitent, sont visibles d'une position située au-dessus d'un point déterminé de son axe à une hauteur correspondant au niveau moyen des yeux des pilotes au point de prise de contact.

Visibilité verticale : Visibilité dans la direction verticale mesurée par les services compétents sur un aérodrome, selon des techniques spécifiées.

Compte tenu des techniques les plus couramment admises, cette visibilité verticale est la hauteur de la plus basse couche de nuages qui couvre plus de la moitié du ciel (plafond) ou, en cas de ciel invisible (brouillard ou autres phénomènes) ; la hauteur à laquelle un ballon météorologique en ascension cesse d'être visible.

La visibilité verticale est mesurée par rapport au niveau de l'aérodrome.