

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.

Art. 4. — En ce qui concerne les aéronefs multimoteurs :

— l'aéronef doit pouvoir s'immobiliser sur la distance accélération-arrêt utilisable («Accelerate-stop distance available») ou poursuivre le décollage, en cas de panne d'un moteur au décollage. Tous les obstacles situés sur la trajectoire de vol, jusqu'au point où l'aéronef pourra poursuivre le vol selon les dispositions de l'alinéa (2) du présent article doivent pouvoir être franchis avec une marge suffisante ;

— un aéronef doit pouvoir poursuivre son vol en cas de panne d'un moteur en route, et ce, jusqu'à ce que l'aéronef puisse atteindre un aéroport approprié sans jamais descendre au-dessous des altitudes minima et d'y atterrir en satisfaisant aux normes de l'alinéa (4) du présent article ;

— un aéronef équipé de trois moteurs ou plus, doit, en cas de panne d'un second moteur en route, pouvoir poursuivre son vol de façon à ce que l'altitude minimum soit observée et qu'il soit à même d'atterrir sur l'aéroport approprié le plus proche, sous réserve des dispositions de l'alinéa (4) du présent article ;

— l'aéronef doit pouvoir franchir les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche sur l'aéroport de destination et sur chaque aéroport de décollage, avec une marge de sécurité suffisante et s'immobiliser sur la distance d'atterrissage utilisable.

Section 2

De l'équipement des aéronefs

Art. 5. — L'équipement minimum d'un aéronef prescrit dans les exigences de navigabilité tient compte, selon le cas, des particularités d'un aéronef ou d'un vol. Cependant, il doit être complété conformément aux dispositions du présent décret ou conformément aux dispositions spéciales de l'autorité chargée de l'aviation civile.

L'exploitant doit fixer dans le manuel d'exploitation dans quelles conditions un vol d'aéronef peut être effectué ou poursuivi lorsque des instruments, des systèmes ou des parties de l'équipement de l'aéronef ne sont plus utilisables conformément à leur destination.

Art. 6. — Chaque aéronef doit être muni :

— d'un siège ou d'une couchette avec ceinture de sécurité pour chaque passager à bord de plus de deux (2) ans ;

— d'au moins une pharmacie de bord, facilement accessible, prévue pour les premiers secours et adaptée aux circonstances ;

— d'au moins un extincteur portatif facilement accessible et adapté aux circonstances dans le poste de pilotage et dans chaque compartiment de passagers séparé de lui.

Toutefois, les extincteurs ne doivent, en aucun cas, polluer dangereusement l'air dans l'aéronef, lorsqu'ils sont utilisés.

— des dispositifs permettant de donner aux passagers des indications concernant notamment :

* le moment de s'attacher ;

* la façon d'utiliser les installations pour l'alimentation en oxygène ;

* l'interdiction de fumer ;

* le comportement à observer dans les cas d'urgence ;

* l'emplacement et l'usage des gilets de sauvetage ;

* l'emplacement et le mode d'ouverture des issues de secours ;

* l'interdiction d'utiliser à bord des appareils électroniques privés ;

* une réserve suffisante de chaque genre de fusibles installés dans l'aéronef et accessibles en cours de vol, mais au moins trois exemplaires de chaque genre de fusibles.

Art. 7. — Le poste de pilotage sur les grands aéronefs affectés au transport de passagers doit être séparé du compartiment des passagers par une porte pouvant être verrouillée depuis le poste de pilotage.

Art. 8. — Lorsque des zones de pénétration sont marquées sur un aéronef, elles doivent l'être conformément aux normes et pratiques internationales recommandées.

Art. 9. — Conformément aux normes et pratiques recommandées reconnues au plan international, les aéronefs avec moteurs à turbine doivent être équipés :

— d'un enregistreur de données de vol (« Flight data recorder ») ;

— d'un enregistreur de conversations (« Cockpit voice recorder »).

Les enregistreurs de bord doivent être à même d'enregistrer les données permettant la reconstitution du vol lors de la survenance d'un accident ou d'un incident.

L'enregistreur de données de vol doit être à même de conserver les renseignements enregistrés pendant au moins les vingt-cinq (25) dernières heures de son fonctionnement.

L'enregistreur de conversations doit être à même de conserver les renseignements enregistrés pendant au moins les trente (30) dernières minutes de son fonctionnement.

Les enregistreurs de vol doivent être enclenchés pendant toute la durée du temps de vol.

Art. 10. — Les aéronefs ayant des sorties dont le seuil est à plus de deux (2) mètres du sol doivent être dotés de rampes d'évacuation ou de dispositifs équivalents.

Section 3

Des conditions techniques particulières

Sous-section 1

De l'équipement supplémentaire des aéronefs pour les vols au-dessus de l'eau

Art. 11. — Un aéronef ne peut être utilisé que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage ou d'un équipement équivalent, à l'exception :

— des aéronefs qui sont employés selon l'article 4-2 et 3 et qui ne s'éloignent pas de la terre à plus de 50 miles marins (50NM) ;

— des aéronefs qui ne survolent l'eau que pour le décollage d'un aérodrome ou atterrissage sur un aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche se situe de façon telle, au-dessus de l'eau, où il existe une probabilité d'un amerrissage forcé.

Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné.

Art. 12. — Dans les aéronefs qui sont employés selon l'article 4 tirets 2 et 3 et qui s'éloignent de plus de cent vingt (120) minutes de vol à la vitesse de croisière ou de plus de 400 miles marins (NM) d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence, et dans tous les autres aéronefs qui s'éloignent de plus de trente (30) minutes de vol à la vitesse de croisière ou de plus de cent (100) miles marins (NM) d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence, il y a lieu d'emporter, en plus de celui qui est prescrit à l'article 4 tiret 2, l'équipement suivant pour le cas d'urgence en mer :

— des canots de sauvetage propres à recevoir tous les passagers transportés. Ces canots seront placés de manière à pouvoir être immédiatement utilisés en cas d'urgence. Ils doivent être dotés de moyens de subsistance appropriés à la distance à parcourir, de matériel sanitaire, d'équipements de sauvetage et de dispositifs de signalisation pyrotechniques ;

— d'au moins deux émetteurs de secours appropriés, portatifs, étanches et insubmersibles, pouvant être utilisés indépendamment de l'aéronef par des passagers non spécialisés. Ils seront placés de manière à pouvoir être immédiatement utilisés en cas d'urgence.

Art. 13. — Un hydravion ou un avion amphibie ne peut être exploité au dessus de l'eau que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage munis d'une balise lumineuse de survie.

Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné.

Les gilets de sauvetage pour bébés peuvent être remplacés par tout autre moyen flottant approuvé par l'Etat de construction et/ou l'Etat d'immatriculation de l'aéronef et munis d'une balise lumineuse de survie.

Art. 14. — Les gilets de sauvetage ou équipements équivalents doivent être munis d'un éclairage électrique, afin de faciliter, dans l'obscurité, le repérage des naufragés.

Les ceintures de sauvetage ne sont pas considérées comme équipements équivalents.

Pour les enfants de moins de deux (2) ans, il y a lieu d'emporter des gilets de sauvetage ou équipements spéciaux équivalents.

Sous-section 2

De l'équipement complémentaire pour les vols au-dessus de régions spécialement désignées

Art. 15. — Les aéronefs utilisés au-dessus de régions spécialement désignées où les recherches et le sauvetage sont particulièrement difficiles doivent être équipés d'au moins un émetteur VHF de secours portatif approprié, pouvant être utilisé indépendamment de l'aéronef par des passagers non spécialisés.

Cet émetteur sera placé de manière à pouvoir être immédiatement utilisé en cas d'urgence.

L'aéronef doit, en outre, emporter des dispositifs de signalisation et des moyens de survie appropriés.

Art. 16. — Tous les aéronefs doivent être équipés d'un émetteur de secours automatique (ELBA/ELT) répondant aux normes et pratiques recommandées au plan international, excepté pour les vols VFR dans un rayon de cinq (5) km de l'aérodrome de départ.

Sous-section 3

De l'équipement supplémentaire pour les vols à haute altitude

Art. 17. — Les aéronefs sans cabine pressurisée seront munis d'appareils de distribution d'oxygène.

Les aéronefs à cabine pressurisée seront munis d'appareils de distribution d'oxygène.

Les aéronefs à cabine pressurisée qui doivent voler à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique peut tomber au-dessous de 376 hectopascal (altitude théorique 25 000 pieds) seront munis d'un dispositif avertisseur bien marquant pour signaler à l'équipage de conduite une chute dangereuse de pression.

Sous-section 4

De l'équipement supplémentaire pour les vols avec risque de givrage

Art. 18. — Les aéronefs effectuant des vols pour lesquels il faut s'attendre à un risque de givrage doivent être équipés de dispositifs antigivrage.

Art. 19. — Le décollage d'un aéronef ne peut être effectué ou poursuivi lorsque des conditions de givrage sont signalées ou sont prévues sur la route prévue, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement nécessaire à son utilisation dans ces conditions et que le certificat de type ne l'y autorise.

Art. 20. — Un avion ne peut être utilisé dans des conditions de givrage la nuit, à moins que celui-ci ne soit muni d'un dispositif permettant de détecter, notamment par éclairage, la formation de glace.

Sous-section 5

De l'équipement supplémentaire pour les vols aux instruments (IFR)

Art. 21. — Les aéronefs doivent être munis en ce qui concerne les vols aux instruments :

— d'un indicateur de virage combiné avec un instrument indiquant l'accélération parallèle à l'axe de tangage de l'aéronef ou un instrument équivalent ;

— d'un horizon artificiel ;

— d'un indicateur gyroscopique de direction ou d'un instrument équivalent ;

— d'un instrument indiquant si les instruments gyroscopiques sont entraînés correctement ;

— de deux altimètres barométriques hypersensibles ; l'altimètre prescrit dans les exigences de navigabilité pouvant être compté ;

— d'un instrument indiquant à l'intérieur du poste de pilotage la température extérieure ;

— d'un chronomètre avec compte secondes à grande aiguille ;

— d'un anémomètre protégé des effets de la condensation et du givrage ;

— d'un variomètre.

Art. 22. — Les aéronefs munis d'instruments indicateurs d'assiette fonctionnant électriquement doivent être équipés, en outre, d'une alimentation électrique de secours, indépendante du réseau de bord, pouvant faire fonctionner et éclairer pendant au moins trente (30) minutes un instrument indicateur d'assiette (horizon artificiel) disposé dans le champ visuel du commandant de bord.

L'alimentation de secours doit s'enclencher automatiquement en cas de panne de réseau de bord.

Un dispositif avertisseur bien visible signalera que l'alimentation de secours est enclenchée.

Les instruments de surveillance de vol utilisés par les pilotes seront placés de manière que ceux-ci puissent les consulter facilement de leur place de travail en portant le regard en avant.

Art. 23. — Les instruments mentionnés à l'article 21 du présent décret plus particulièrement aux tirets 1 à 3, peuvent être groupés en un seul instrument.

Tous les instruments, notamment ceux qui sont mentionnés à l'article 21 tirets 1 à 3, doivent être montés de telle manière qu'en cas d'exploitation normale et de panne d'un instrument, les autres instruments ne soient pas perturbés

Sous-section 6

De l'équipement supplémentaire pour les vols de nuit

Art. 24. — Les aéronefs effectuant des vols de nuit doivent être équipés :

— d'instruments spécifiés à la sous-section 5 du présent décret ;

— de feux prescrits par les règles de l'air applicables aux aéronefs ;

— de deux projecteurs d'atterrissage, ou un seul, ayant deux filaments incandescents alimentés séparément ;

— d'un dispositif réglable d'éclairage de tous les instruments et installations nécessaires à l'équipage de conduite pour la conduite de l'aéronef ;

— d'un dispositif d'éclairage des compartiments de passagers ;

— d'une torche électrique indépendante du réseau de bord au poste de travail de chaque membre d'équipage ;

— d'un ou de plusieurs feux anticollision (« Anti-collision lights ») répondant aux normes et pratiques internationales recommandées.

Les conditions dans lesquelles un pilote d'un aéronef peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles à vue (vol VFR de nuit) sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Sous-section 7

Du radar météorologique et machmètre

Art. 25. — Les aéronefs pressurisés doivent être équipés pour les vols aux instruments avec transport de passagers, d'un radar météorologique.

Art. 26. — Les aéronefs à turboréacteurs doivent être équipés d'un machmètre.

Sous-section 8

Des équipements de communications et de navigation

Art. 27. — Un aéronef doit être muni d'équipements de communications permettant de :

— maintenir des communications radio bilatérales sur la fréquence prescrite avec le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome de chaque aérodrome utilisé ;

— recevoir en tout temps les renseignements météorologiques nécessaires pendant le vol ;

— maintenir à tout moment du vol des communications radio bilatérales sur la fréquence prescrite avec au moins une station aéronautique et, en outre, avec chaque station aéronautique prescrite par l'autorité compétente ;

— recevoir des communications radio sur la fréquence d'urgence de 121,5 MHz sur la fréquence d'urgence de 406 MHz.

Art. 28. — En cas de panne d'une partie de l'équipement de communications, les conditions prescrites par l'article 24, tirets 1 à 3, doivent pouvoir être observées.

Art. 29. — Les aéronefs admis exclusivement pour des vols VFR de jour n'ont pas besoin de répondre aux exigences des articles 25 et 26 du présent décret.

Art. 30. — L'autorité chargée de l'aviation civile peut prescrire, selon l'utilisation et la route de l'aéronef, le montage d'équipements de communications et de navigation supplémentaires.

Tous les équipements doivent être montés de telle manière que si l'un d'eux tombe en panne, les autres n'en soient pas affectés.

Sous-section 9

Des équipements de navigation de route et équipements de navigation d'approche et d'atterrissage

Art. 31. — Les aéronefs exploités selon les règles de vol aux instruments ou de vol à vue sur des routes où la navigation ne peut pas être effectuée exclusivement au moyen de repères au sol, sont dotés d'un équipement de navigation qui permette à l'aéronef de naviguer conformément à son plan de vol exploitation et aux exigences des organes de contrôle de la circulation aérienne.

En cas de panne d'une partie de l'équipement de navigation en un point quelconque de la route, les conditions fixées au précédent alinéa du présent article doivent pouvoir être observées.

Art. 32. — L'aéronef sera doté d'un équipement de navigation permettant de recevoir, à tous les aérodromes d'atterrissage et de décollage prévus en cas d'atterrissage dans les conditions de vol aux instruments, les signaux propres à le guider jusqu'à un point d'où il pourra effectuer un atterrissage à vue.

En cas de panne d'une partie de l'équipement de navigation d'approche ou d'atterrissage en un point quelconque de la route, l'approche et l'atterrissage doivent pouvoir être effectués selon les conditions fixées à l'article 31 du présent décret.

Sous-section 10

De la liste des équipements de secours emportés

Art. 33. — Les listes d'équipements de secours et de survie emportés par chaque aéronef doivent être en tout temps disponibles, afin de pouvoir les envoyer sans délais aux centres de coordination des services de recherches et de sauvetage.

Ces listes doivent contenir, notamment, des indications sur le nombre, la couleur et le genre des canots de sauvetage, les gilets de sauvetage, le type et les fréquences des émetteurs de secours, les réserves de médicaments et d'eau potable, ainsi que les équipements pour effectuer des signaux pyrotechniques.

CHAPITRE II DES REGLES D'AMENAGEMENT ET DE SECURITE A BORD

Section 1

Des règles d'aménagement à bord

Art. 34. — Tout aéronef doit être aménagé de telle sorte à permettre l'évacuation rapide de tous les passagers en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé.

Le rapport entre la capacité en sièges passagers et le nombre des issues de secours de la cabine des passagers est établi conformément aux dispositions réglementaires de certification des aéronefs.

Art. 35. — L'aéronef doit, pour chaque passager adulte et chaque membre du personnel navigant technique ou commercial, disposer d'un siège individuel et être muni d'une ceinture de sécurité.

Ces équipements doivent être d'un type homologué ou agréé.

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

Art. 36. — Les issues de secours et leurs mécanismes d'ouverture doivent porter les indications utiles (en langue arabe et en langue française) pour faciliter leur emploi de jour et de nuit.

Ces indications doivent être éclairées par une ou plusieurs sources lumineuses alimentées indépendamment du circuit principal d'éclairage.

Sur certains aéronefs en service ces sources lumineuses peuvent être remplacées par des peintures lumineuses.

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

Art. 37. — Le repérage des zones de fuselage, si elles existent, permettant aux équipes de sauvetage de pénétrer dans l'aéronef, doit être de la façon suivante :

— les limites de ces zones doivent être indiquées par des marques d'angle de couleur rouge ou jaune et entourées, si cela est nécessaire d'un cadre blanc assurant un meilleur contraste avec le fond ;

— lorsque la distance entre les marques d'angle dépasse deux mètres, des marques intermédiaires de 9 cmx3 doivent être ajoutées de manière que la distance entre marques voisines ne dépasse pas deux (2) mètres.

Art. 38. — Tous les aménagements des cabines de passagers et notamment la disposition des sièges, des portes de séparation des différents compartiments, des cloisons, des compartiments à usage de bar, de salle de lecture, les dispositifs d'arrimage des bagages, doivent être approuvés par les services ou organismes qualifiés à cette fin.

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

Les voies de passage entre les divers compartiments pour passagers doivent être complètement dégagées.

Les portes de séparation des différents compartiments doivent s'ouvrir dans les deux sens ou comporter une zone (franchible) permettant de les enfoncer facilement en cas de coincement.

Toutefois, les portes s'ouvrant dans un seul sens sont autorisées à condition qu'elles comportent un dispositif permettant leur blocage en position ouverte au décollage et à l'atterrissage.

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

Section 2

Des règles de sécurité à bord

Sous-section 1

Des consignes aux passagers

Art. 39. — Au début de chaque vol ou avant d'effectuer un vol au-dessus de l'eau, au-dessus de certaines régions ou à haute altitude, l'équipage doit mettre les passagers au courant de l'emplacement et du mode d'emploi des équipements appelés à être utilisés notamment :

- la ceinture de sécurité ;
- les issues de secours ;
- le gilet de sauvetage et autres équipements individuels ;
- le masque à oxygène ;
- l'équipement collectif des secours.

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

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

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

Art. 40. — L'équipage doit donner aux passagers, en cas d'urgence, toutes les consignes de sécurité appropriées aux circonstances dans le cas d'un incident en vol.

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

Art. 41. — Tout aéronef doit être muni de dispositifs permettant à l'équipage de donner aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

- l'usage des ceintures de sécurité ;
- la défense de fumer, et ;
- l'usage des masques à oxygène, s'il y a lieu.

Sous-section 2

De la sécurité et du sauvetage

Art. 42. — Le transport de passagers à bord d'un aéronef nécessite un nombre minimal de personnel chargé de la fonction sécurité-sauvetage, hors équipage de conduite, égal à un, si le nombre de passagers est compris entre 20 et 50 inclus.

Au-delà, ce personnel est augmenté en raison d'un élément supplémentaire, par tranche complète ou incomplète de 50 passagers.

Art. 43. — Les personnels complémentaires de bord doivent être capables d'effectuer les manœuvres d'utilisation des issues normales et de secours, des dispositifs d'évacuation, de flottabilité et de survie, et d'assurer la mise en œuvre des équipements de sécurité-sauvetage.

Art. 44. — Les personnels complémentaires de bord détenteurs du certificat de sécurité et de sauvetage doivent suivre un entraînement concernant l'emploi de tout matériel de sécurité et sauvetage nouvellement mis en service. Ils doivent être parfaitement au courant des installations de sécurité et sauvetage propres aux aéronefs sur lesquels ils sont en service.

Art. 45. — Sur tous les aéronefs pourvus de personnel complémentaire de bord l'un au moins de ceux-ci devra avoir un siège muni d'une ceinture à proximité des issues de secours arrière et devra obligatoirement l'utiliser au moment du décollage et à l'atterrissage.

Art. 46. — Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile peuvent être pris en tant que de besoin.

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

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

Ahmed OUYAHIA.