



الجمهوريَّة الجَزائِرِيَّة
الدِيمُقراطِيَّة الشعُبِيَّة

الجَريدة الرسمية

اتفاقيات دولية ، قوانين ، و مراسيم
فترادات وآراء ، مقررات ، مناشير ، إعلانات وبلاغات

الإدارة والتحرير
الامانة العامة للحكومة

WWW.JORADP.DZ

الطبع والاشتراك
المطبعة الرسمية

حي البساتين، بئر مراد رايس، ص.ب. 376 - الجزائر - محطة
الهاتف : 021.54.35.06 إلى 09

021.65.64.63

021.54.35.12

فاكس 3200-50 ح.ج.ب

Télex : 65 180 IMPOF DZ

بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.300.0007 68 KG

حساب العملة الأجنبية للمشتركين خارج الوطن

بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.320.0600.12

الاشتراك سنوي

الجزائر	تونس	المغرب	ليبيا	موريطانيا
بلدان خارج دول المغرب العربي				

سنة	سنة
2675,00 دج	1070,00 دج

5350,00 دج	2140,00 دج
------------	------------

تزاد عليها

نفقات الإرسال

النسخة الأصلية

النسخة الأصلية وترجمتها

ثمن النسخة الأصلية 13,50 دج

ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 27,00 دج

ثمن العدد الصادر في السنتين السابقتين : حسب التسعيرة.

وتسلم الفهارس مجاناً للمشتركين.

المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو للتغيير العنوان.

ثمن التشر على أساس 60,00 دج للسطر.

فهرس**مواسيم تنظيمية**

مرسوم تنفيذي رقم 205 - 09 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يتمم المرسوم التنفيذى رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 الموافق 2 مارس سنة 2002 والمتصل بمدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني.....	3
مرسوم تنفيذى رقم 206 - 09 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يتمم المرسوم التنفيذى رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعده عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمتصل بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني.....	4
مرسوم تنفيذى رقم 207 - 09 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يحدد الشروط العامة لقابلية ملاحة الطائرات واستغلالها.....	4
مرسوم تنفيذى رقم 208 - 09 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنه.....	16

مواسيم فردية

مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009، يتضمن إنهاء مهام مديرین للمناجم والصناعة في ولايتين.....	22
مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009، يتضمن تعيين مديرین للمناجم والصناعة في ولايتين.....	22

قرارات، مقررات، آراء**وزارة الدفاع الوطني**

قرار وزاريان مشتركان مؤرخان في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009، يتضمنان تجديد انتداب رئيسی محكمتين عسكريتين دائمتين.....	23
--	----

وزارة المالية

قرار وزاري مشترك مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009، يحدد عدد المناصب العليا للعمال المهنيين وسائقي السيارات والحجاب بعنوان الإدارة المركزية في وزارة المالية.....	23
قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعيين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات الأشغال.....	24
قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعيين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات اللوازم والدراسات والخدمات.....	24

وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية

قرار مؤرخ في أول ربيع الثاني عام 1430 الموافق 28 مارس سنة 2009، يحدد القائمة الاسمية لأعضاء المجلس التوجيهي للمعهد التكنولوجي للصيد البحري وتربية المائيات لوهان.....	24
---	----

مواسم تنظيمية

حيث يضع المستغل تحت تصرف أعضاء طاقم القيادة تسهيلات للاستراحة تكون منفصلة عن وكن الطيار وبعيدة عن الركاب، يحدد وقت الطيران باثنين عشرة (12) ساعة بشرط أن لا تتجاوز فترة الخدمة في الطيران :

- * ست عشرة (16) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مقعد قابل للانحناء،
- * وثمانيني عشرة (18) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مرقد.

يجب على أعضاء طاقم القيادة أن يستريحوا خلال ساعة (1) وثلاثين (30) دقيقة على الأقل بصفة مستمرة أثناء وقت الخدمة في الطيران. ولا يمكن تمديد وقت الخدمة في الطيران إلى ما بعد الحدود المحددة أعلاه، إلا بالحصول على ترخيص تسلمه السلطة المكلفة بالطيران المدني.

2 - الرحلات غير المنتظمة :

- وفي حالة القيام برحلة مع طاقم مدحوم يتكون على الأقل من قائدي طائرة (2) ومساعد طيار (1) حيث يضع المستغل تحت تصرف أعضاء طاقم القيادة تسهيلات للاستراحة تكون منفصلة عن وكن الطيار وبعيدة عن الركاب، يحدد وقت الطيران باثنين عشرة (12) ساعة بشرط أن لا تتجاوز فترة الخدمة في الطيران :

- * ست عشرة (16) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مقعد قابل للانحناء،
- * وثمانيني عشرة (18) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مرقد.

يجب على أعضاء طاقم القيادة أن يستريحوا خلال ساعة (1) وثلاثين (30) دقيقة على الأقل بصفة مستمرة أثناء وقت الخدمة في الطيران. ولا يمكن تمديد وقت الخدمة في الطيران إلى ما بعد الحدود المحددة أعلاه، إلا بالحصول على ترخيص تسلمه السلطة المكلفة بالطيران المدني".

المادة 3: تتمم أحكام المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 الموافق 2 مارس سنة 2002 والمذكور أعلاه، كما يأتي :

"المادة 4 :

مرسوم تنفيذي رقم 09 - 205 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 المافق 11 يونيو سنة 2009، يتم المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 المافق 2 مارس سنة 2002 والمتصل بمدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني.

إن الوزير الأول،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 3 - 3 و 125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 128 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 المافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام الوزير الأول،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 129 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 المافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 المافق 2 مارس سنة 2002 والمتصل بمدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني،

- وبعد موافقة رئيس الجمهورية،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يتم هذا المرسوم أحکام المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 المافق 2 مارس سنة 2002 والمذكور أعلاه.

المادة 2 : تتمم أحکام المطة الثانية من الحالتين 1 و 2 من المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 المافق 2 مارس سنة 2002 والمذكور أعلاه، كما يأتي :

"المادة 4 :

1 - الرحلات المنتظمة :

- وفي حالة القيام برحلة مع طاقم مدحوم يتكون على الأقل من قائدي طائرة (2) ومساعد طيار (1)

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 128 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام الوزير الأول،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 129 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمتصل بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني،

- وبعد موافقة رئيس الجمهورية،

يرسم ما ياتي :

المادة الأولى : يهدف هذا المرسوم إلى تتميم المرسوم التنفيذي رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمذكور أعلاه.

المادة 2 : تدرج ضمن أحكام المرسوم التنفيذي رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمذكور أعلاه، مادة 48 مكرر، تحرر كما ياتي :

"المادة 48 مكرر : طبقا لأحكام النقطة 10.1.2 من الملحق الأول من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي وباستثناء أحكام المادة 48 أعلاه، ترخص السلطة المكلفة بالطيران المدني، بطلب من المستخدم، للمستخدمين الملاحين المهنيين الذين يقومون برحلات على متن طائرات بطيارين (2) ممارسة نشاطهم بعد سن الستين (60) سنة بشرط إجراء خبرة طبية مدعاة وأن يكون عمر الطيار الثاني أقل من ستين (60) سنة، وهذا إلى غاية السن الخامس والستين (65) كحد أقصى".

المادة 3 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009.

أحمد أوبيحي

مرسوم تنفيذي رقم 09 - 207 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يحدد الشروط العامة لقابلية ملحة الطائرات واستغلالها.

إنّ الوزير الأول،
- بناء على تقرير وزير النقل،
- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 3 - 25 و(الفقرة 2 منه)،

يرفع وقت الخدمة في الطيران بالنسبة لطاقم الحجرة المدعم إلى ما ياتي :
- ست عشرة (16) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مقعد قابل للانحناء،
- وثمانيني عشرة (18) ساعة إذا كان تسهيل الاستراحة يتكون من مرقد.

يجب على أعضاء طاقم الحجرة أن يستريحوا خلال مدة ساعة (1) وثلاثين (30) دقيقة على الأقل بصفة مستمرة أثناء وقت الخدمة في الطيران. ولا يمكن تمديد وقت الخدمة في الطيران لأعضاء طاقم الحجرة إلى ما بعد الحدود المحددة أعلاه، إلا بالحصول على ترخيص تسلمه السلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 4 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009.

أحمد أوبيحي

مرسوم تنفيذي رقم 09 - 206 مؤرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009، يتم المرسوم التنفيذي رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمتصل بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني.

إنّ الوزير الأول،
- بناء على تقرير وزير النقل،
- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 3 - 25 و(الفقرة 2 منه)،

- وبمقتضى المرسوم رقم 63 - 84 المؤرخ في 5 مارس سنة 1963 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي،

- وبمقتضى القانون رقم 83 - 12 المؤرخ في 28 ذي القعدة عام 1403 الموافق 2 يوليوز سنة 1983 والمتصل بالتقاعد، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 11 المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 والمتصل بعلاقات العمل، المعدل والمتمم،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : تطبيقا لأحكام المادة 67 من القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 3 ربىع الأول 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتم، لاسيما المادة 67 منه،

المادة 2 : طبقا لأحكام القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 3 ربىع الأول 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والذى ذكر أعلاه، يجب أن تستوفى أية طائرة الشروط العامة لقابلية الملاحة والاستغلال قبل القيام باللامة الجوية.

الفصل الأول

الشروط العامة لقابلية الملاحة

المادة 3 : لا يجوز لأية طائرة القيام باللامة الجوية ما لم تكن مزودة بوثيقة قابلية الملاحة صالحة مثلما هو منصوص عليه في التنظيم المعمول به وتستوفي متطلبات قابلية الملاحة المقررة في التشريع الوطني والمقاييس والتوصيات التقنية الدولية في هذا المجال.

تخضع أصناف الطائرات التي لا تسيرها المقاييس وأساليب العمل التقنية الدولية الموصى بها لمتطلبات قابلية الملاحة الخاصة التي يحدّدها الوزير المكلف بالطيران المدني بقرار.

المادة 4 : يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني، عندما يقتضي أمن الطائرة ذلك، أن تفرض عليها تعليمات فيما يخص قابلية الملاحة ومنع الطيران وتفتيشات إجبارية أو تعديلات إجبارية على شهادة قابلية الملاحة الخاصة بها وعلى وثائقها المترتبة أو على غيرها من الوثائق التي تهم قابلية الملاحة.

المادة 5 : يجب أن توجد على متن الطائرة وهذا، تبعا لنوع الطائرة وطبيعة الرحلة، الوثائق الآتية :

- شهادة ترقيمها،
- شهادة قابليتها للملاحة،
- إجازات وشهادات كل عضو من أعضاء الطاقم،
- شهادة تحديد الضرر، عند الاقتضاء،
- دفتر رحلتها،
- إجازة راديو سلكي للطائرة، إذا كانت مزودة بجهاز كهربائي لا سلكي،
- قائمة الركاب وأسماؤهم وكذا أماكن الركوب والاتجاه إذا كانت تنقل ركابا،

- وبمقتضى القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 3 ربىع الأول 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتم، لاسيما المادة 67 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 128 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام الوزير الأول،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 129 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 2000 - 43 المؤرخ في 21 ذي القعدة عام 1420 الموافق 26 فبراير سنة 2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 2000 - 337 المؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق 26 أكتوبر سنة 2000 الذي يحدد حق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 الموافق 2 مارس سنة 2002 والمتصل بمدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني، المتمّ،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03 - 134 المؤرخ في 21 محرم عام 1424 الموافق 24 مارس سنة 2003 الذي يحدد شروط وكيفيات احتجاز الطائرات وكيفيات رقابتها التقنية من الدولة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04 - 108 المؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق 13 أبريل سنة 2004 الذي يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04 - 109 المؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق 13 أبريل سنة 2004 الذي يحدد شروط اعتماد شهادات طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04 - 414 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 والمتصل بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني،

- وبعد موافقة رئيس الجمهورية،

المادة 9 : يجب إعداد مصلحة صيانة ملائمة تضم مستخدمين تقنيين ذوي خبرة، وورشات وتجهيزات وغيرها من المنشآت والمصالح الضرورية لإبقاء الطائرات في حالة قابلية للملاحة.

الفصل الثاني

الشروط العامة لاستغلال الطائرات

المادة 10 : يجب أن تستغل كل طائرة طبقا لما ورد في شهادة قابلية الملاحة وفي الحدود المصدق عليها والمبنية في كتيب الطيران أو في غيرها من الوثائق المترتبة بشهادة قابلية الملاحة.

لكن، يجب أن تستوفي الطائرات الشروط التقنية وبيانات الاستعمال الموضحة في التنظيم المعمول به.

المادة 11 : يجب أن تصادق السلطة المكلفة بالطيران المدني على عملية مراقبة مدى استغلال الطائرات وتحديد طريقة الإشراف على العمليات الجوية والإبقاء عليها.

يجب أن تمارس بانتظام من طرف المستغل.

يجب تزويد المستخدمين المكلفين بالاستغلال وكذا جميع المصالح المعنية بكتيب استغلال مطابق للتوجيهات المقررة من السلطة المكلفة بالطيران المدني وهذا، من أجل تطبيق صحيح وناجع للتعليمات والإرشادات المتضمنة في الكتيب المذكور.

يجب أن يخضع كتيب الاستغلال وتعديلاته لموافقة السلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 12 : يجب وضع جهاز تسيير النوعية وكذا تعين مسؤول ذي خبرة وكفاءة وتأهيل في هذا المجال بهدف مراقبة مدى مطابقة الخدمة المقدمة في مجال الاستغلال والصيانة والسير وهذا بالتطابق مع الإجراءات المعمول بها.

يجب أن يتضمن جهاز تسيير النوعية برنامج تأمين النوعية توضح فيه كل الإجراءات المصممة للتأكد من أن جميع العمليات تنفذ وفقا للمتطلبات والمعايير والإجراءات المطبقة في هذا المجال.

يجب أن توافق السلطة المكلفة بالطيران المدني على جهاز تسيير النوعية. و يجب أن يخضع مسؤول النوعية لموافقة المسئولة لهذه السلطة.

المادة 13 : يجب أن يخضع استغلال الطائرة مع ذلك، للأحكام الآتية :

- بيان وثائق الشحن و تصريحات مفصلة عن البضائع إذا كانت تنقل بضائع.
- يجب أن يوجد أيضا على متن الطائرة الكتيبات الآتية :

- كتيب الاستغلال،
- كتيب الطيران إلا إذا كانت السلطة المكلفة بالطيران المدني قد اعترفت أن كتيب الاستغلال يحتوي على المعلومات ذات الصلة بهذه الطائرة.

المادة 6 : يجب صيانة الطائرة، بما فيها محركاتها وتجهيزاتها وأجهزتها اللاسلكية دوما وبانتظام طبقا لإجراءات الصيانة الموصى بها من طرف صانعها والتي اعتمدها المستغل وصادقت عليها السلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 7 : يجب أن تملأ بطاقة صيانة خاصة بكل طائرة و توقع من طرف تكنولوجيا مؤهل يشهد أنه تم القيام بعمل الصيانة طبقا لإجراءات ورزنامات الصيانة المعروفة عليها.

وبهذه الصفة، يجب أن يتتوفر المستغل على سجلات صيانة كل الطائرات ويحتفظ بها خلال مدة تسعين (90) يوما على الأقل ابتداء من تاريخ إصلاح العتاد المتعلق بها.

يجب أن تتضمن هذه السجلات المعلومات الآتية :

- الوقت الإجمالي لخدمة الطائرة،
- تاريخ المراجعة الأخيرة للطائرة،
- تاريخ التفتيش الأخير للطائرة،
- البيانات المتعلقة بوقت الخدمة الضرورية لتحديد مدى تشغيل الأدوات والتجهيزات من أجل حساب مدة استعمالها،
- تاريخ التفتيش الأخير لهذه التجهيزات.

المادة 8 : يجب أن تحمل الطائرة على متنها كتيب طيران مصادق عليه يتداوله طاقم القيادة، يوضح فيه حدود الاستعمال التي تعتبر الطائرة بموجبها مؤهلة للطيران وكذا كل المعلومات والتعليمات الأخرى الضرورية، عند الاقتضاء، لتبين مدى مطابقتها مع التنظيمات المحددة والمتعلقة بالأداءات ولضمان أمن استغلال الطائرة.

غير أنه، في حالة ما إذا كانت كتلة الطائرة القصوى المثبتة في الإقلاع تقل عن 5700 كلغ أو تعادلها، يمكن أن توضح حدود الاستعمال والمعلومات والتعليمات في لوحات مرشدة أو غيرها من الوثائق المصادق عليها من السلطة المكلفة بالطيران المدني.

- إمكانية إيجاد ظروف جوية غير ملائمة أثناء الطريق مثل الأضطرابات القوية والتيارات الهابطة والتغيرات المفاجئة لاتجاه الرياح،
 - دقة الخرائط،
 - إمكانية الهبوط الاضطراري.

يجب أن يراعي تحديد مستوى السرعة القصوى الإزعاج الذي يحدثه ضجيج الطائرات على الغير على اليابسة.

5 - توقع في كتيب الاستغلال، حدود الجو الدنيا بالنسبة لكل محطة جوية تستخدم بانتظام وكذا إجراءات ضبط الحدود الدنيا الملائمة بالنسبة للمحطات الجوية المستخدمة بصفة غير منتظمة،

6 - القيام بمراقبة الوقود بحيث يمكن أن يثبت في كل وقت أنه تم احترام أحكام هذا الفصل في كل رحلة،

يجب أن يحتفظ المستغل بكشوف المراقبة خلال مدة ثلاثة (3) أشهر،

7 - ذكر في كتيب الاستغلال فترات خدمة الطيران وفترات الطيران وفترات الراحة وفق ما هو محدد في المرسوم التنفيذي رقم 02 - 89 المؤرخ في 18 ذي الحجة عام 1422 الموافق 2 مارس سنة 2002، المتمم والمذكور أعلاه،

8 - السهر على إعلام الركاب بكل دقة بالموقع وبكيفية استعمال أحزمة الأمان، ومنافذ النجدة، وصدريات النجدة، إن كان وجودها على متن الطائرة إجبارياً، وتجهيزات للتزويد بالأكسجين، إذا كانت قد وصفت لركابها، وأية تجهيزات النجدة الفردية الأخرى التي توجد على متن الطائرة، بما فيها بطاقات الإرشادات الموجهة للركاب في حالة الاستعجال.

يجب أن يعلم أيضاً الركاب بموضع الجهاز الجماعي للنجدة الضروري على متن الطائرة وبكيفية استعماله بصفة عامة.

يجب على المستغل، في حالة الاستعجال، أن يقوم بواسطة مستخدميه على متن الطائرة، بإعلام الركاب بالتعليمات الملائمة التي يجب أن يطبقوها في جميع الظروف.

9 - السهر على أن يشد جميع الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة أحزمتهم الأمنية أثناء الإقلاع، وفي حالة الأضطراب والاستعجال وكذا أثناء الهبوط.

يجب أن يوضع الأطفال الذين تقل أعمارهم عن سنتين (2)، أثناء الإقلاع وفي حالة الأضطراب

- شروط أمن الاستغلال،
- شروط شحن الطائرات وتزويدها بالوقود،
- شروط تحضير طيران الطائرة،
- الإجراءات الضرورية أثناء الطيران،
- العمليات والإجراءات الاحتياطية الأخرى على اليابسة،
- طاقم الحجرة،
- طاقم القيادة،
- عنون الاستغلال التقني،
- كتيبات الاستغلال،
- الأمان.

الفرع الأول

شروط سلامة الاستغلال

المادة 14 : يجب على المستغل :

- 1 - السهر على أن لا تتم آية رحلة قبل أن يتتأكد من أن منشآت المحطة الجوية والسلامة الجوية من شأنها أن تضمن أمن الطائرة وتحمي الركاب.
- 2 - السهر على أن تكون الاختلالات والعيوب التقنية الملاحظة على الطائرات أو أجزاء منها وكذلك العوارض الخاصة التي لاحظها مستخدمو الاستغلال أثناء الاستغلال قد سجلت وأنهيت إلى علمه. يجب أن تبلغ فوراً وتلقائياً الاختلالات والعيوب التقنية المحتملة الملاحظة على الطائرات أو أجزاء منها وكذلك العوارض الخاصة التي تمت ملاحظتها، إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني.
- 3 - إعداد قوائم مراجعة لكل طائرة، يتبعن على أعضاء الطاقم تطبيقها قبل كل إقلاع وعند الإقلاع وأثناء الطيران وعند الهبوط وبعد الهبوط وفي حالة الاستعجال.

4 - توقع في كتيب الاستغلال بالنسبة لكل طريق منتظم على الطيران الأدنى وكذا إجراء العلو الواجب احترامه عندما يتعلق الأمر بطرق غير منتظمة.

- يجب أن يراعي تحديد على الطيران الأدنى خصوصاً العوامل الآتية :
- الدقة التي يمكن أن تحدد بموجبها وضعية الطائرة،
 - درجة دقة أجهزة قياس الارتفاع المستعملة،
 - ارتفاعات الأرضية على امتداد الطريق،

الفرع الثالث

شروط تحضير طيران الطائرة

المادة 18 : لا يمكن أن تتم أية رحلة على متن طائرة قبل إعداد وثائق تحضير الطيران. وفي هذه الحالة، يجب أن يتحقق ربان الطائرة مما يأتي :

- تقبل الطائرة بانتظام في الملاحة الجوية العامة.
- تزود الطائرة بالأدوات والتجهيزات المنصوص عليها في أحكام التنظيم المعمول به بالنسبة لهذا النوع من الطيران وتكون كافية بالنسبة للرحلة.
- تتوفّر الطائرة على شهادة صيانة صالحة.
- تسمح كثافة وتمرّكز الطائرة بالقيام برحلة آمنة تراعي فيها ظروف الطيران المقرّرة.
- توزع البضائع المنقوله بصفة ملائمة على متن الطائرة وترص وتشد بصفة جيدة.
- تستوفي خطة عملية الطيران وكذا الشروط المبينة في المادة 27 من هذا المرسوم.

يجب على المستغل أن يحتفظ بالوثائق الخاصة بتحضير الطيران خلال مدة ثلاثة (3) أشهر على الأقل.

المادة 19 : يجب على ربان الطائرة في كل رحلة، مع مراعاة أحكام الفقرة 2 من هذه المادة، أن يراقب ويوقع على مخطط الطيران الذي يكلف المستغل مستخدميه المؤهلين والأكفاء بإعداده.

يجب الاحتفاظ بنسخة من خطة عملية الطيران في مكان إقلاع الطائرة وهذا إلى غاية نهاية الرحلة بانتظام ما دعا ما يأتي :

- عند استعمال خطة عملية الطيران الموحدة،
- في حالة ما إذا تم إيداع مخطط الطيران ATC أو إشعار بالطيران.

يجب الاحتفاظ بخطة عملية الطيران التي تم ضبطها أثناء الرحلة خلال مدة ثلاثة (3) أشهر على الأقل.

المادة 20 : يجب أن تذكر في مخطط الطيران وكذا في خطة عملية الطيران محطة إخلاء واحدة على الأقل.

المادة 21 : مع مراعاة أحكام المادة 20 أعلاه، يجب ألا يشرع في رحلة تتم طبقا لقواعد الطيران ببرؤية العين ما لم تنص آخر معلومات الأرصاد الجوية المتوفرة على أن الظروف السائدة في محطة إخلاء واحدة على الأقل تسمح بذلك.

والاستعجال وكذا أثناء الهبوط، على ركبتي شخص بالغ يكون حزام أمنه مشدودا طبقا لأحكام المادة 16 أدناه.

الفرع الثاني

شروط شحن الطائرة وتزويدها بالوقود

المادة 15 : يجب أن تبيّن في كتيب الاستغلال شروط شحن الطائرات وتزويدها بالوقود وكذا استعمال لوحات التحميل والحاويات في ظل احترام التعليمات المتضمنة في كتيب الطيران المعد من طرف الصانع.

يجب أن يتم شحن كل طائرة تحت إشراف شخص مسؤول يعينه المستغل.

المادة 16 : يجب على المستغل أن لا ينقل على متن طائرة سوى عدد الأشخاص المنصوص عليه في كتيب طيران الطائرة إلا إذا تعلق الأمر بأطفال تقل أعمارهم عن سنتين (2) والذين يتم نقلهم طبقا لأحكام المادة 9 من المادة 14 أعلاه.

وبصفة استثنائية، يمكن الأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين سنتين (2) وأثنتي عشرة (12) سنة القيام بالرحلة معا على مقعد واحد عندما تسمح بذلك أبعاد المقعد والحزام الأمني من جهة ومن جهة أخرى، عندما يكون المسؤولون عن الأطفال قد أعطوا موافقتهم.

غير أنه، لا يمكن أن يتجاوز العدد الإجمالي للمقاعد الفردية التي يشغلها طفلا إثنان نصف العدد المرخص به للمقاعد المخصصة للركاب.

ويجب أن يكون الأطفال تحت رعاية شخص بالغ على الأقل، ولا يكون في عداد طاقم القيادة.

المادة 17 : يجب أن ينص كتيب الاستغلال على الشروط الخاصة بشحن الطائرات حتى يتسعى حساب الوزن وموضع مركز الجاذبية عند الإقلاع والهبوط حسابا دقيقا وهذا بواسطة رسوم بيانية أو جداول.

يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني أن تصدر أوامر تتعلق بحساب وزن المروحيات.

يجب على الربان أن يثبت بتوقيعه معرفته لحساب الشحن قبل القيام بالرحلة.

يجب على المستغل الاحتفاظ بحسابات وزن الشحن خلال مدة ثلاثة (3) أشهر على الأقل.

- بلوغ محطة الهبوط المقرّرة، و الهبوط فيها والتحليق مدة ثلاثة (30) دقيقة بسرعة انتظار تصل إلى 1500 قدم فوق هذه المحطة الجوية في ظروف حرارة عيارية،

- بلوغ محطة الهبوط المقرّرة، والقيام باقتراب فاشر ثم الطيران إلى غاية محطة الإخلاء المبينة في خطة عملية الطيران و التحليق مدة ثلاثة (30) دقيقة في ظروف حرارة عيارية و بسرعة انتظار تصل إلى 1500 قدم فوق هذه المحطة الجوية، ثم القيام باقتراب مع الهبوط،

- بلوغ مباشرة انطلاقا من نقطة معينة مسبقا في خطة عملية الطيران محطة الإخلاء ثم التحليق مدة ثلاثة (30) دقيقة بسرعة انتظار تصل إلى 1500 قدم فوق هذه المحطة الجوية في ظروف حرارة عيارية،

غير أنه، يجب إلا يقلاحتياطي الوقود والزيوت بالنسبة لهذه الفرضية الأخيرة الكمية الضرورية لبلوغ محطة الهبوط المقرّرة و التحليق مدة ساعتين (2) مع استهلاك عادي في الطيران بسرعة قصوى

- بلوغ محطة الاتجاه ثم التحليق مدة ساعتين (2) مع استهلاك عادي بسرعة قصوى في حالة ما إذا لا يمكن ارتقاب أية محطة إخلاء.

المادة 25 : يجب أن يراعى في حساب الكميات الإضافية للوقود والزيوت طبقا لكتيب الاستغلال على الأقل، ما يأتي :

- التنبؤات الجوية،

- التأخير المتوقع الناجم عن الإجراءات المتخذة بشأن مراقبة الحركة الجوية،

- التأخير المتوقع بسبب الحركة الجوية،

- الاقتراب باستعمال الأدوات إلى محطة الهبوط المقرّرة بما فيه، الاقتراب الفاشر،

- عطب في تكييف الضغط أو عطب في المحرك،

- وأية فرضية أخرى توشك أن تؤخر الهبوط أو تزيد في استهلاك الوقود والزيوت.

المادة 26 : ينبغي إلا يشرع في رحلة إذا كان الضغط الجوي في مقصورات الطاقم و الركاب يقل عن 700 هكتوباسكال (العلو النظري 10 000 قدم) إلا إذا كانت هناك كمية كافية من الأكسجين لتزويد :

- أعضاء الطاقم، و عشرة بالمائة (10 %) من الركاب على الأقل خلال الفترة كلها التي يتراوح فيها الضغط الجوي في المقصورات التي يشغلونها

مع مراعاة أحكام المادة 20 أعلاه، يجب إلا يشرع في رحلة تتم طبقا لقواعد الطيران باستعمال الأدوات (IFR) ما لم تنص آخر معلومات الأرصاد الجوية المتوفرة على أن الظروف الجوية السائدة في محطة الإقلاع وأنشاء الهبوط المقرر على محطة اتجاه مطابقة لأدنى قيم الأرصاد الجوية للمحطة الجوية المحددة في كتيب الاستغلال.

المادة 22 : لا يتم الشروع في أية رحلة إلا بتوافر كمية من الوقود والزيوت مع الأخذ بعين الاعتبار الظروف الجوية المنوحة وكذا التأخير الذي قد يطرأ أثناء الرحلة التي تضمن إنهاها بكل أمن وفي ظروف آمنة.

يجب أن تزود الطائرة، عند بداية الشحن، بكمية إضافية من الوقود والزيوت لتدارك الحالات الطارئة وأيضا في حالة ما إذا قد يطرأ تغيير في خطة عملية الطيران.

المادة 23 : يكون احتياطي الوقود والزيوت على متن الطائرات ذات مراوح كافية ليتسنى لها القيام بما يأتي :

- بلوغ محطة الهبوط المقرّرة وكذا أبعد محطة إخلاء، عند الاقتضاء، ثم التحليق مدة خمس وأربعين (45) دقيقة، في حالة ما إذا تم ارتقاب محطة إخلاء،

- بلوغ محطة الإخلاء مباشرة من نقطة محددة من قبل في خطة عملية الطيران ثم التحليق مدة خمس وأربعين (45) دقيقة.

غير أنه، يجب إلا تقل كمية الوقود والزيوت المحددة بالنسبة لهذه الفرضية الأخيرة عن الكمية الضرورية لبلوغ محطة الهبوط المقرّرة، ثم التحليق مدة خمس وأربعين (45) دقيقة، بالإضافة إلى خمسة عشر بالمائة (15 %) من مدة الطيران المسجلة في مخطط الطيران حسب مستوى السرعة القصوى المقرر ولكن خلال ساعتين (2) على الأكثـر.

- بلوغ محطة الهبوط المقرّرة، ثم التحليق مدة خمس وأربعين (45) دقيقة بالإضافة إلى خمسة عشر بالمائة (15 %) من مدة الطيران المسجلة في مخطط الطيران حسب مستوى السرعة القصوى المقرر ولكن خلال ساعتين (2) على الأكثـر في حالة ما إذا لا يمكن ارتقاب أية محطة إخلاء.

المادة 24 : يكون احتياطي الوقود والزيوت على متن الطائرات المجهزة بمحركات ارتكاس كافية ليتسنى لها القيام بما يأتي :

المادة 32 : يجب على كل عضو من أعضاء طاقم القيادة أن يكون في مركز قيادته خلال مدة الطيران.

يمكن ربان الطائرة أثناء القيام بطيiran في سرعة قصوى أن يرخص، بصفة استثنائية أعضاء طاقم القيادة لمغادرة مكانهم لفترة.

وفي هذه الحالة، يجب أن يبقى مقعد الطيار دوماً مشغولاً.

يجب أن يشد أعضاء طاقم القيادة أحزمةهم خلال مدة الطيران إلا إذا كانت تأدية مهام خاصة تمنعهم من القيام بذلك.

المادة 33 : يجب على كل عضو من أعضاء طاقم القيادة في الخدمة استعمال الأكسجين عند انخفاض الضغط في حجرة القيادة إلى أقل من 620 هكتوباسكال (العلو النظري 13 000 قدم) أو عندما يتراوح خلال أكثر من 30 دقيقة ما بين 700 هكتوباسكال (العلو النظري 13 000 قدم) و 620 هكتوباسكال (العلو النظري 10 000 قدم).

المادة 34 : يجب على كل أعضاء طاقم قيادة الطائرات المكيفة الضغط الموجودين في علو يقل الضغط الجوي فيه عن 376 هكتوباسكال (العلو النظري 25 000 قدم) أن يتتوفر لديهم على مستوى مركز عملهم قناع الأكسجين سريع الوضع، قادر عند الحاجة على تزويدهم بالأكسجين مباشرة.

المادة 35 : عندما يوجد طيار واحد يقود بمفرده الطائرة، يجب عليه أن يستعمل قناع الأكسجين في علو يقل الضغط الجوي فيه عن 239 هكتوباسكال (العلو النظري 35 000 قدم).

المادة 36 : في حالة انخفاض الضغط، يجب حماية الركاب وأعضاء طاقم حجرة القيادة بواسطة أجهزة تقنية ملائمة وإجراءات الهبوط الاستعجالي المبينة في كتيبات الاستغلال.

المادة 37 : يجب أن تكون تعليمات الاستغلال المتضمنة تغيير في مخطط الطيران محل تنسيق مع الهيئة المعنية لراقبة الحركة الجوية قبل أن يقوم المستغل بإرسالها إلى الطائرة أثناء الطيران.

وفي هذه الحالة، يجب ألا تعرقل التعليمات والمعلومات الصادرة عن المستغل نشاط مصلحة مراقبة الحركة الجوية ولا مصلحة الرصد الجوي و مصلحة الاتصالات السلكية واللاسلكية.

ما بين 700 هكتوباسكال (العلو النظري 10 000 قدم) و 620 هكتوباسكال (العلو النظري 13 000 قدم) خلال أكثر من ثلاثين (30) دقيقة.

- أعضاء الطاقم والركاب خلال الفترة التي يقل فيها الضغط الجوي في المقصورات التي يشغلونها عن 620 هكتوباسكال (العلو النظري 13 000 قدم).

المادة 27 : ينبغي ألا يشرع في رحلة على متن طائرة مكيفة الضغط إذا لم تكن هناك كمية كافية من الأكسجين لتزويد أعضاء الطاقم والركاب خلال الفترة التي يقل فيها الضغط الجوي في المقصورات التي يشغلونها عن 700 هكتوباسكال (العلو النظري 10 000 قدم).

الفرع الرابع الإجراءات الفضورية أثناء الرحلة

المادة 28 : لا يمكنمواصلة الرحلة التي تتم طبقاً لقواعد الطيران برؤية العين (VFR) نحو محطة الاتجاه إلا إذا كانت الظروف الجوية السائدة و آخر معلومات الأرصاد الجوية المتوفرة تدعوا للاعتقاد أن الأحوال الجوية طوال الطريق أو على مستوى محطة الاتجاه أو محطة الإخلاء على الأقل تسمح بذلك.

لا يمكنمواصلة الرحلة التي تتم طبقاً لقواعد الطيران باستعمال أدوات (IFR) نحو محطة الاتجاه إلا إذا كانت آخر معلومات الأرصاد الجوية المتوفرة تبين أن حدود الجو الدنيا للمحطة الجوية المنصوص عليها في كتيب الاستغلال بالنسبة للمحطة المعنية أو محطة الإخلاء على الأقل تم بلوغها عند ساعة الوصول المقررة للطائرة.

المادة 29 : يجب أن يتوقف طيران الاقتراب، إلا في حالة الاستعجال، في علو أخذ القرار المحدد في كتيب الاستغلال إذا لم تستوف شروط حدود الجو الدنيا المذكورة في كتيب الاستغلال للمحطة الجوية المعنية.

المادة 30 : يجب القيام بالرصد الجوي على متن طائرة وتبليغها حسب المقاييس وأساليب العمل الدولية الموصى بها.

المادة 31 : يجب على ربان الطائرة أن يقوم بت bliغ محطة الطيران المختصة بظروف الطيران الخطيرة التي يتم مواجهتها أثناء الطريق مع كل التفاصيل التي من شأنها أن تكون مفيدة من أجل سلامة غيرها من الطائرات.

غير أنه، وعندما تقتضي شروط الاستغلال متطلبات خاصة، يجب رفع عدد طاقم الحجرة حسب الظروف ويجب نذكر هذه الزيادة في كتيب الاستغلال.

المادة 42 : يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال أو في غيرها من الوثائق المرخصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني، لكل نوع من أنواع الطائرات ولكل عضو من أعضاء طاقم الحجرة، المهام الواجب القيام بها في حالات الاستعجال.

المادة 43 : يكون المستغل مسؤولاً عن تحكم أعضاء الطاقم في أداء مهامهم على متن الطائرة.

يجب عليه أن يجري لهم بانتظام امتحانات تكوينية وتدريب مرة واحدة في السنة على الأقل.

يجب أن يحدد المستغل برامج التكوين والامتحان والتدريب في كتيب التدريب أو في غيرها من الوثائق المرخص بها من السلطة المكلفة بالطيران المدني تتضمن، لاسيما عناصر المعلومات الآتية :

- الالتزامات العامة المستخدمة للحجرة في حالة الاستعجال،

- الاستعمال التلقائي والعمق لنشاطات النجدة والإنقاذ على متن الطائرة،

- استعمال العتاد الصحي،

- استعمال تجهيزات الأكسجين،

- مساعدة الركاب على متن الطائرات غير المتوفرة على حجرة مكيفة الضغط في علو 10 000 قدم وما فوق،

- مساعدة الركاب على متن الطائرات المتوفرة على حجرة مكيفة الضغط في حالة انخفاض الضغط،

- التعاون مع أعضاء الطاقم الآخرين،

- وكذا الإجراءات الواجب اتباعها من طرف أعضاء طاقم الحجرة عند وقوع أعمال غير شرعية على متن الطائرات.

تتضمن برامج تكوين وامتحان وتدريب رئيس الشحن "Loadmaster" بالإضافة إلى ذلك، تطبيق الأحكام المتعلقة بالشحن طبقاً لأحكام الفرع 2 أعلاه.

المادة 44 : يجب أن يسهر المستغل على تشغيل أعضاء طاقم الحجرة الذين أنهوا التكوين وأجروا الامتحان والتدريب المنصوص عليهما في هذا الفرع على نوع الطائرة المعنية.

المادة 38 : يجب على المستغل السهر على أن لا يدخل أو ينقل أي شخص غير عضو في طاقم القيادة المعين في الرحلة، في حجرة الطيار إذا لم يكن هذا الشخص :

- عضو الطاقم في الخدمة،
- ممثل السلطة المكلفة بالطيران المدني،
- أو مرخص له ومنقولاً طبقاً للتعليمات المتضمنة في كتيب الاستغلال.

يتبع في هذه الحالة، على ربان الطائرة أن يتتأكد مما يأتي :

- لا يضر الدخول إلى حجرة الطيار بالسير العادي للرحلة،
- تعود كل الأشخاص المنقولين في حجرة الطيار على إجراءات الأمان المطبقة.

الفرع الخامس

العمليات والإجراءات الاحتياطية الأخرى على اليابسة

المادة 39 : يجب أن ينصح المستغل في كتيب الاستغلال على العمليات الأخرى، لاسيما تلك المتعلقة بما يأتي :

- الطيران في أماكن الهبوط في الجبال والمحطات الجوية الشتوية وأماكن الهبوط في الأرياف،
- الطيران المخصص لالتقاط مناظر جوية،
- الطيران لإنتزاع المظللين،
- الطيران الذي يتم خلاله أخذ أو قذف أشياء أو مواد،
- طيران المهارة،
- طيران القطر.

المادة 40 : في حالة ما إذا كان محرك أو محركات الطائرة في حالة تشغيل، يجب أن يجلس أحد مستخدمي القيادة على الأقل في حجرة الطيار.

الفرع السادس

طاقم الحجرة

المادة 41 : يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني أن تحدد لكل نوع من أنواع الطائرات، عدد ووظائف أعضاء مستخدمي الحجرة.

يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال المتطلبات الدنيا الخاصة بأعضاء طاقم الحجرة.

يجب على المستغل أن ينص في كتيب الاستغلال على توظيف ملاحين على مختلف أجزاء الطرق الجوية.

المادة 45: يجب الاحتفاظ بوثائق الملاحة خلال مدة ثلاثة (3) أشهر على الأقل.

المادة 50: يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال أو في غيرها من الوثائق التي ترخص السلطة المكلفة بالطيران المدني باستعمالها، المهام الواجب القيام بها في الحالات الاستعجالية لكل نوع من أنواع الطائرات وكل عضو من أعضاء الطاقم.

المادة 51: يجب على المستغل السهر على أن يكون تدريب أعضاء طاقم القيادة ذات مستوى تأهيل كاف وعال بالنظر إلى المهام المنسنة إليهم على مت الطائرة.

يجب على المستغل أن يحدد برنامج التدريب النظري والطيران في كتيب التدريب أو في غيرها من الوثائق.

يجب أن يتضمن البرنامج على الخصوص ما يأتي :

- إجراءات الطيران،
- معرفة الطائرة وأنظمتها،
- حدود أداءات الطائرات واستعمالها،
- الأحكام الخاصة بالشحن،
- التعاون مع أعضاء الطاقم الآخرين،
- الإجراءات الواجب اتباعها في الحالات الاستثنائية،

- الممارسة التلقائية للإجراءات الاستعجالية،
- الممارسة التلقائية لإجراءات الإنقاذ،
- الإجراءات الواجب اتباعها من طرف أعضاء طاقم قيادة الطائرات عند وقوع أعمال غير شرعية على متن الطائرة.

المادة 52: يجب على المستغل أن يسهر على أن يقوم كل عضو من أعضاء طاقم القيادة بالتدريب المنصوص عليه أعلاه مرة في السنة على الأقل وكل ستة عشر (16) شهرا على الأكثر.

يجب أن يأخذ هذا التدريب بعين الاعتبار جميع أنواع الطائرات التي قد يعمل على متنهما أعضاء الطاقم.

المادة 53: تعتبر كنوع واحد، أنواع الطائرات الواردة في الإجازة تحت تسمية عامة وكذا أنواع الطائرات الوحيدة المحرك ذات مكبس التي يبلغ وزنها الأقصى المقبول به عند الإقلاع 2500 كلغ.

الفرع السابع

طاقم القيادة

المادة 45: يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال المتطلبات الدنيا من حيث خبرة أعضاء طاقم القيادة فيما يخص الطريق والطيران.

يجب على المستغل أن يتتأكد من أن الإجازات الرسمية لأعضاء طاقم القيادة صالحة وتحمل البيانات الضرورية.

يجب أيضا أن يحمل هؤلاء الأعضاء الإجازات على مت الطائرة.

المادة 46: يجب أن تطابق تشيكيلة طاقم القيادة على الأقل التشيكيلة المنصوص عليها في كتيب الطيران وفي التدابير الإضافية للسلطة المكلفة بالطيران المدني.

غير أنه، في حالة ما إذا تفرض شروط الاستغلال متطلبات خاصة لطاقم القيادة، يجب رفع تعداده حسب الظروف.

في حالة ما إذا رفع عدد الطيارين، يمكن طيارات على الأقل القيام بوظيفة ربان الطائرة.

يجب تشغيل أعضاء طاقم القيادة بأوحد طريقة ممكنة.

يجب ذكر زيادة تعداد طاقم القيادة في كتيب الاستغلال.

المادة 47: يكون تعيين ربان الطائرة لكل رحلة ضروريا. ويكون هذا الأخير مسؤولاً وحده عن قيادة الطائرة خلال مدة الطيران.

ويكون وحده مختصا في منح المناصب لطاقم القيادة المرتفع العدد.

المادة 48: يجب على المستغل أن يدون في كتيب الاستغلال، توظيف ميكانيكيين ملاحين بالنسبة لأنواع الطائرات التي ينص فيها كتيب الطيران على استخدام مثل هذا الميكانيكي.

يجب الاحتفاظ بالاحتلالات وغيرها من العيوب التي يلاحظها الميكانيكيون الملاحقون في الطائرات خلال مدة ثلاثة (3) أشهر على الأقل.

المادة 49: ينبغي لللجهو إلى ملاح بشأن الرحلات التي لا يستطيع فيها الطيارون في الخدمة أنفسهم القيام باللحاظ.

تعتبر كنوع واحد، أنواع الطائرات الواردة في الإجازة تحت تسمية عامة.

المادة 57 : يجب على المستغل أن يتتأكد قبل أن يمارس طيار وظائف ربان الطائرة على طريق محدد، أنه يستوفي مسبقاً الشروط الآتية :

- يتوفّر الطيار إما على معارف كافية، و إما على وثائق ضرورية تسمح له بالحصول في أصل ملائم على معارف كافية فيما يأتي :

(أ) الطريق المقرر والمحطات الجوية الواجب اعتبارها،

ب) الطوبوغرافيا وعلو الطيران الأدنى،
ج) الظروف الجوية الفصلية،
د) المنتسات والإجراءات المستعملة من طرف مصالح الأرصاد الجوية والاتصالات السلكية واللاسلكية والسلامة الجوية،
ه) إجراءات البحث وإنقاذ،
و) مستلزمات المساعدة في الملاحة طول الطريق المقرر،

ز) الطرق الجوية فوق المناطق ذات كثافة سكانية عالية و حركة كثيفة،
ح) الحواجز، الطوبوغرافيا و الإشارات الضوئية للمحطات الجوية،

ط) مساعدات الاقتراب و كذا إجراءات الوصول والإقلاع والانتظار،
ي) أدنى حدود الجو للمحطة الجوية،
- الأحكام المطبقة في مكافحة الضجيج.

يجب على الطيار قبل تعيينه كربان طائرة، أن يقوم بطيران تدريبي يتضمن هبوطاً في كل محطة جوية تدخل في الحسبان، تحت إشراف طيار مؤهل بالنسبة لهذه المحطات الجوية.

غير أنه يرخص بخرق هذه القاعدة في الحالات الآتية :

أ) إذا تم الاقتراب من محطة جوية بعيداً عن أرضية صعبة وتكون إجراءات الملاحة والاقتراب مماثلة أو شبيهة بتلك التي اعتاد عليها الطيار أو،

ب) عندما يضاف الحد الموافق عليه من السلطة المكلفة بالطيران المدني إلى أدنى الظروف الجوية للمحطة الجوية، إلا إذا كان هناك يقين معمول بأنه من الممكن أن يتم الاقتراب في ظروف الطيران بروءة العين أو،

يعين على المستغل مراقبة مدى تدريب أعضاء طاقم القيادة مرة في السنة وكل ستة عشر (16) شهراً على الأكثـر.

ومن ثمّ، يجب أن تجرى امتحانات داخلية حسب برنامج يتضمن جزءاً نظرياً وجزءاً في الطيران.

يتضمن البرنامج على الخصوص المواد المذكورة في المادة 51.

يجب أن تكون الامتحانات مقرّرة في كتب التدريب أو في غيرها من الوثائق التي تعتبر جزءاً من نظام الاستغلال.

يجب أن ينجح كل عضو من أعضاء طاقم القيادة الموظف على منت مختلف الطائرات، في الامتحان الداخلي على كل نوع من أنواع الطائرات مرة على الأقل كل عشرين (20) شهراً. وتعتبر كنوع واحد جميع أنواع الطائرات الواردة في الإجازة تحت تسمية عامة و كذا أنواع الطائرات الأحادية المحرك ذات مكبـس والـتي يبلغ وزنها الأقصى المقبول به عند الإقلاع 2500 كلغ.

يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني أن ترخص بالقيام بكل التدريب والامتحان الداخلي أو جزء منه بواسطة أجهزة تدريب ملائمة.

يجب الاحتفاظ بنتائج الامتحانات الداخلية خلال مدة خمس (5) سنوات.

المادة 54 : يجب على المستغل السهر على أن لا يتم نقل أي راكب أثناء الطيران المحاكي لحالات استعجالية.

المادة 55 : يجب على المستغل السهر على توظيف قائد لطائرة على الطيران ببرؤية العين والطيران باستعمال الأدوات إلا الطيارين الذين قاموا خلال التسعين (90) يوماً التي مضت بثلاث (3) عمليات إقلاع على الأقل وثلاث (3) عمليات هبوط على نوع الطائرة المعنية.

تعتبر كنوع واحد، أنواع الطائرات الواردة في الإجازة تحت تسمية عامة و كذا أنواع الطائرات الأحادية المحرك ذات مكبـس التي يبلغ وزنها الأقصى المقبول به عند الإقلاع 2500 كلغ.

المادة 56 : يجب على المستغل السهر على أن لا يتم إسناد أجهزة القيادة عند الإقلاع والهبوط لمساعد طيار لم يمارس وظائف ربان طائرة أو مساعد طيار على أجهزة قيادة نوع الطائرة المعنية في غضون التسعين (90) يوماً الماضية أو لم يثبت بواسطة أجهزة التدريب الملائمة كفاءته الحقيقية في تأدية وظائف مساعد طيار.

- يجب على العون التقني في الاستغلال القيام،
لاسيما بما يأتي :
- إعداد وثائق تحضير الطيران،
 - تحرير خطة عملية الطيران و كذا مخطط الطيران والتوجيه عليهما،
 - إرسال مخطط عملية الطيران إلى الهيئة المختصة،
 - متابعة سير الطيران حسب إرسالات الموضع،
 - تزويد ربان الطائرة بالمعلومات الضرورية لتابعه الطيران بصفة آمنة،
 - القيام في الحالات الاستعجالية بالإجراءات المقرّرة في كتيب الاستغلال.

الفرع التاسع

كتيبات الاستغلال

- المادة 63 :** يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال على الخصوص ما يأتي :
- حقوق وواجبات مستخدمي الاستغلال،
 - تشكيلاً للطاقم الضروري حسب الطرق الواجب سلوكها،
 - فترات خدمة الطيران ومدة الطيران وفترات راحة أعضاء الطاقم،
 - إجراءات الطيران والاستعمال، بما فيها توزيع مهام أعضاء الطاقم،
 - علو الطيران الأدنى لكل طريق يتم سلوكه بانتظام ومنهجية تسمح بتحديد هذا العلو بالنسبة للطرق التي لا يتم سلوكها بانتظام،
 - أدنى الظروف الجوية لكل محطة إقلاع أو اتجاه أو إخلاء التي تؤمن بانتظام ومنهجية كفيلة بتحديد أدنى الظروف الجوية بالنسبة لمحطات الإقلاع والاتجاه والإخلاء غير المؤمنة بانتظام،
 - الظروف التي يجب أن يحتفظ فيها بموضع الاستعمال إلى الراديو،
 - تجهيزات الملاحة الواجب حملها،
 - طرق حساب كميات الوقود والزيوت،
 - التعليمات التي يسمح لربان الطائرة بموجبها أن يقرر ما إذا كان من الممكن القيام برحلة أو متابعتها في حالة عطب الأدوات أو الأنظمة أو أجزاء من التجهيزات،
 - وثائق الطريق الضرورية للطيران "دليل الطريق"،

ج) عندما يتم الهبوط ابتداء من علو الاقتراب الابتدائي في النهار في ظروف الطيران بروية العين أو،

د) عندما يسمح المستغل لربان الطائرة من الهبوط على المحطة الجوية المعنية بواسطة تمثيل بصري لأنق أو وثائق مماثلة.

المادة 58 : يجب على ربان الطائرة قبل تعيينه في الخطوط الجوية المنتظمة، القيام في كل حالة، بطيار تدريبي كعضو في طاقم القيادة أو بصفة ملاحظ في الطرق أو أجزاء الطريق التي لا تتم فيها الملاحة إلا حسب نقاط الاستدلال على اليابسة.

المادة 59 : لا يجوز لمستغل أن يستمر في استخدام طيار كربان طائرة على طريق ما لم يقم هذا الطيار برحلة في غضون الاثني عشر (12) شهراً الماضية على الأقل بين النقاط النهائية لهذا الطريق بصفة طيار عضو في طاقم القيادة، أو طيار مفتش أو ملاحظ في حجرة القيادة.

المادة 60 : يجب على المستغل أن يضبط، لكل عضو من أعضاء طاقم القيادة الكشوف المتعلقة بالتدريبات والامتحانات المقرّرة في هذا الفصل.

في حالة ما إذا قام عدة مستغلين بتوظيف عضو في طاقم القيادة، يجب عليهم جميعاً الحفاظ على هذه الكشوف و هذا خلال مدة خمس (5) سنوات على الأقل أو إعادةها إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 61 : يجب على المستغل أن يحرص على التحقق من تقنية القيادة والأهلية على تنفيذ الإجراءات الاستعجالية بحيث تثبت كفاءة طيارية.

عندما تتم الرحلات حسب قواعد الطيران باستعمال الأدوات، يجب على المستغل الحرص على أن يثبت طياروه أهلية على احترام هذه القواعد، إما أمام طيار مفتش تابع للمستغل، أو أمام ممثل السلطة المكلفة بالطيران المدني. يجب أن تجرى هذه الامتحانات مرتين في السنة على الأقل.

الفرع الثامن

العون التقني للاستغلال

المادة 62 : يمكن المستغل أن يسند بعض مهام طاقم القيادة إلى عون تقني في الاستغلال، ويتعين عليه تأديتها وحده.

يجب أن تحدد مهام العون التقني في الاستغلال في كتيب الاستغلال.

- VII - ساعة الإقلاع،
- VIII - ساعة الوصول،
- IX - ساعة الطيران،
- X - طبيعة الطيران (خاص، عمل جوي، نقل منتظم أو غير منتظم)،
- XI - العوارض واللاحظات (إن وجدت)،
- XII - توقيع الشخص المسؤول.

يجب أن يحتفظ المستغل على دفاتر الرحلات بعد ملئها حتى يكون في حوزة هيئة المراقبة المؤهلة كشف تام للرحلات التي تم القيام بها خلال الستة (6) أشهر الأخيرة.

الفرع العاشر الأمن

المادة 67 : يجب على المستغل التحقق من معرفة واستيفاء جميع المستخدمين المعنيين المتطلبات ذات الصلة ببرامج الأمن الوطنية.

المادة 68 : يغلق باب حجرة طاقم القيادة في جميع الطائرات المزودة به من الداخل فقط بحيث يتم تفادي كل دخول غير مرخص به.

المادة 69 : يجب على المستغل الحرص على أن تكون على متن الطائرة قائمة مراجعة إجراءات الواجب اتباعها بالنسبة لكل نوع من الطائرات، ليتسنى البحث عن الأسلحة أو المتفجرات أو غيرها من الأجهزة الخطيرة المخبأة على متنها.

المادة 70 : يجب على المستغل إعداد برامج التكوين المتعلقة بالأمن المواقعي عليها وضبطها ليتسنى للمستخدمين على متن الطائرة ومستخدمي القيادة اتخاذ التدابير المناسبة وفي وقت ملائم لتفادي الأعمال غير الشرعية على الطيران المدني، والتقليل من العواقب الناجمة عن مثل هذه الأعمال إذ ما تم تنفيذها.

المادة 71 : يجب على ربان الطائرة، أو المستغل، أثناء غيابه، أن يرسل فوراً بعد عمل تدخل غير شرعي تقريراً مفصلاً إلى سلطة الأمن المختصة التابعة للمحطة الجوية و كذلك إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني.

الفصل الثالث أحكام انتقالية وختامية

المادة 72 : تحدد السلطة المكلفة بالطيران المدني لكل مستغل مهلة تلزم خلالها هذا الأخير بالعمل على مطابقة الاستغلال ونظام الاستغلال مع أحكام هذا المرسوم.

- الظروف التي يتم فيها استعمال الأكسجين،
- السلوك الذي يجب أن يتحلى به ربان الطائرة إذا كان شاهداً على حادث طبقاً للمقاييس وأساليب العمل الدولية الموصى بها،
- إشارات مصلحة البحث والإنقاذ،
- إشارات الاستيلاء والسلوك الذي يجب أن يتحلى به الطاقم عندما يتم الاستيلاء على الطائرة،
- التعليمات الخاصة بشحن الطائرات،
- التعليمات الأمنية الواجب اتباعها عند تزويد الطائرات بالوقود أثناء صعود الركاب ونزولهم وكذلك عندما يكون الركاب على متنها،
- التدابير التي من شأنها الحفاظ على اللياقة البدنية والعقلية لأعضاء الطاقم، لاسيما التعليمات المتعلقة بال營غذية وتحديد تناول المشروبات الكحولية.
- الإجراءات المطبقة على العمليات الخاصة المنصوص عليها في المادة 39 أعلاه.

المادة 64 : يجب على المستغل أن يحدد في كتيب تنظيم الصيانة، لاسيما ما يأتي :

- تنظيم وسير صيانة الطائرات ومراقبتها وتحضيرها،
- تحديد المسؤوليات فيما يتعلق بصيانة الطائرات وتحضيرها،
- تحديد المسؤوليات فيما يتعلق بمسك الملف التقني،
- اسم مؤسسة الصيانة التي يقوم لديها بصيانة طائراته بصفة منتظمة.

المادة 65 : يجب على المستغل السهر على تشغيل الطائرات المزودة بشهادة صيانة صالحة دون غيرها.

المادة 66 : يجب على المستغل أن يمسك لكل طائرة دفتر الرحلات يذكر فيه المعلومات المتعلقة بالطائرات والطاقم وبكل رحلة.

يجب أن تكون العنوانين المبينة أدناه و التي تطابقها أرقام رومانية واردة في دفتر الرحلات :

- I - جنسية الطائرة وترقيمها،
- II - التاريخ،
- III - أسماء أعضاء الطاقم،
- IV - تعيين أعضاء الطاقم،
- V - مكان الإقلاع،
- VI - مكان الوصول،

الفصل الأول
الشروط التقنية العامة لاستخدام الطائرات
الفرع الأول
الشروط التقنية العامة

المادة 2 : يجب أن تتحترم، ضمن شروط الطيران المنوحة، حدود أداءات الطائرات واستعمالها المتضمنة في كتيب الاستغلال والوثائق المتعلقة بذلك، المعدة طبقاً لأحكام الملحق 6 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي وكذا الإجراءات المنصوص عليها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 3 : لا يمكن استخدام طائرة أحادية المحرك إلا حسب قواعد الطيران برؤية العين وفي النهار وإذا كانت الطرق والظروف الجوية بالنسبة للرحلة المقررة تسمح في كل وقت وفي حالة عطب المحرك بالقيام بهبوط اضطراري دون أن يتعرض الركاب أو الغير على اليابسة لخطر خاص.

المادة 4 : فيما يخص الطائرات المتعددة المحركات :

- يمكن الطائرة أن تتوقف على مسافة التسارع - التوقف المستعمل أو تواصل الإقلاع في حالة عطب محرك عند الإقلاع. و يمكن اجتياز جميع الحواجز المتواجدة على مسار الرحلة مع حد كاف إلى غاية النقطة التي يمكن فيها للطائرة أن تواصل رحلتها حسب أحكام الفقرة (2) من هذه المادة.

- يمكن الطائرة أن تواصل الرحلة في حالة عطب محرك أثناء الطريق إلى أن تبلغ محطة ملائمة دون الهبوط أبداً تحت أدنى العلو أو تحط بها مع استيفاء أحكام الفقرة (4) من هذه المادة،

- يمكن الطائرة المجهزة بثلاثة (3) محركات أو أكثر أن تواصل الرحلة في حالة عطب محرك ثان أثناء الطريق بحيث يتم احترام أدنى العلو و تكون الطائرة على نحو يمكنها الهبوط في أقرب محطة جوية ملائمة، مع مراعاة أحكام الفقرة (4) من هذه المادة،

- يمكن الطائرة أن تتجاوز الحواجز الواقعة على طول مسار الاقتراب على محطة الاتجاه و على مستوى كل محطة إخلاء مع حد أمني كاف و أن تتوقف على مسافة الهبوط المستعملة.

الفرع الثاني
تجهيزات الطائرات

المادة 5 : تراعي التجهيزات الدنيا للطائرة المنصوص عليها في متطلبات قابلية الملاحة حسب

المادة 73 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 17 جمادى الثانية عام 1430
الموافق 11 يونيو سنة 2009.

أحمد أوبيحي



مرسوم تنفيذي رقم 09 - 208 مقرخ في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009،
يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات
وقواعد التهيئة والأمن على متنها.

إن الوزير الأول،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 85 - 3
و 125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 3 ربیع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتم،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 128 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام الوزير الأول،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 129 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 2000 - 43 المؤرخ في 21 ذي القعدة عام 1420 الموافق 26 فبراير سنة 2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياتها،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 2000 - 337 المؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق 26 أكتوبر سنة 2000 الذي يحدد حق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي،

- وبعد موافقة رئيس الجمهورية،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : تطبقاً لأحكام المادة 70 من القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 3 ربیع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والمذكور أعلاه، يحدد هذا المرسوم الشروط التقنية لاستخدام الطائرات و قواعد التهيئة والأمن على متنها.

المادة 8 : عندما تكون مناطق الدخول مرقمة في طائرة، يجب أن تكون مطابقة للمقاييس وأساليب العمل الدولية الموصى بها.

المادة 9 : طبقاً للمقاييس وأساليب العمل الموصى والمعترف بها على الصعيد الدولي، يجب أن تكون الطائرات ذات محرك ارتكاس، مزودة بما يأتي :

- جهاز تسجيل معطيات الطيران
" Flight data recorder "

- جهاز تسجيل المكالمات " Cockpit voice recorder " .

يجب أن تكون أجهزة التسجيل الموجودة على متن الطائرات بحيث يمكنها تسجيل المعطيات التي تسمح بإعادة تمثيل الرحلة عند وقوع حادث أو عارض.

يجب أن يكون جهاز تسجيل معطيات الطيران بحيث يمكنه الاحتفاظ بالمعلومات المسجلة خلال الخمسة وعشرين (25) ساعة الأخيرة على الأقل من تشغيله.

يجب أن يكون جهاز تسجيل المكالمات بحيث يمكنه الاحتفاظ بالمعلومات المسجلة خلال الثلاثين (30) دقيقة الأخيرة على الأقل من تشغيله.

يجب تشغيل أجهزة تسجيل الطيران خلال فترة الطيران كلها.

المادة 10 : يجب أن تزود الطائرات التي تحتوي على مخارج ترتفع عتبتها من على سطح الأرض بمترتين (2 م) بمدارج إخلاء أو بأجهزة معادلة.

الفرع الثالث

الشروط التقنية الخاصة

الفرع الجزائري الأول

التجهيزات الإضافية للطائرات في الرحلات فوق الماء

المادة 11 : لا يمكن أن تستخدم طائرة ما لم تكن مجهزة بالنسبة لكل شخص على متنه بصدريات نجاة أو بتجهيز معادل باستثناء ما يأتي :

- الطائرات المستخدمة طبقاً للمادة 4 ، المطتين 2 و 3 التي لا تبتعد عن اليابسة بأكثر من خمسين (50) ميلاً نورياً،

- الطائرات التي لا تحلق على مساحة مئية إلا للإقلاع من محطة جوية أو الهبوط في محطة جوية يكون فيها مسار الإقلاع أو الاقتراب بحيث يتحمل القيام بهبوط اضطراري على سطح الماء.

الحالة، خصوصياتها أو خصوصيات الرحلة ، غير أنه، يجب تكميلها طبقاً لأحكام هذا المرسوم أو طبقاً لأحكام خاصة للسلطة المكلفة بالطيران المدني.

يجب على المستغل أن يحدد في كتيب الاستغلال الظروف التي يمكن فيها القيام برحلة على متن طائرة أو مواصلتها في حالة ما إذا كانت الأدوات أو الأنظمة أو أجزاء من تجهيزات الطائرة غير مستعملة تبعاً لتخديصها.

المادة 6 : يجب أن تزود كل طائرة بما يأتي :

- مقعد أو مرقد بحزام أمن لكل راكب على متن الطائرة يفوق عمره سنتين (2)،

- علبة صيدلة واحدة على الأقل على متن الطائرة، سهلة البلوغ تخصص للإسعافات الأولية وتتلاءم مع الظروف،

- مطفأة واحدة منقوله على الأقل، سهلة البلوغ وتتلاءم مع الظروف توضع في مركز قيادة الطيار وفي كل حجرة مخصصة للركاب، على أن تكون منفصلة عنهم.

غير أنه، لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تلوث هذه المطافئ بشكل خطير الهواء في الطائرة عندما تكون مستعملة.

- أجهزة تسمح بمنع الركاب إرشادات فيما يخص ما يأتي :

* وقت شد الحزام،

* طريقة استعمال التجهيزات من أجل التزويد بالأكسجين،

* منع التدخين،

* السلوك الواجب التحلي به في حالات الاستعجال،

* موضع صدريات النجاة واستعمالها،

* موضع منافذ النجدة وكيفية فتحها،

* منع استعمال على متن الطائرة أجهزة الكترونية خاصة،

* احتياطي كاف من كل نوع من أنواع المصادر المركبة في الطائرة وسهلة البلوغ أثناء الطيران، ولكن ثلاثة نماذج على الأقل عن كل نوع من أنواع المصادر.

المادة 7 : يجب أن يكون مركز قيادة الطيار على متن الطائرات الكبرى المخصصة لنقل الركاب منفصلة عن مقصورة الركاب بباب يمكن غلقه من مركز القيادة.

الفرعالجزئي الثاني

التجهيزات التكميلية للرحلات فوق المناطق المعينة خصوصا

المادة 15 : يجب أن تجهز الطائرات المستعملة فوق المناطق المعينة خصيصا التي يصعب فيها إجراء عمليات البحث وإنقاذ بجهاز إرسال النجدة نقالة وملائم يمكن استعماله فضلا عن الطائرة من طرف ركاب غير متخصصين.

ويوضع جهاز الإرسال هذا بحيث يمكن استعماله مباشرة في حالة طوارئ. ويجب أن تنقل الطائرة بالإضافة إلى ذلك، أجهزة الإشارة ووسائل البقاء الملائمة.

المادة 16 : يجب أن تجهز جميع الطائرات بجهاز إرسال نجدة تلقائي (ELBA/ELT) يستوفي المقاييس وأساليب العمل الموصى بها على الصعيد الدولي، باستثناء الطيران بروية العين على مدى خمسة (5) كيلومترات من محطة الإقلاع.

الفرعالجزئي الثالث

التجهيزات الإضافية فيما يخص الطيران من أجل ارتفاع

المادة 17 : تزود الطائرات بدون حجرة مكيفة الضغط بأجهزة توزيع الأكسجين.

وتزود الطائرات ذات حجرة مكيفة الضغط بأجهزة توزيع الأكسجين.

تزود الطائرات ذات حجرة مكيفة الضغط التي تحلق على ارتفاع يمكن أن يقل فيه الضغط الجوي عن 376 هيكتوباسكال (علو نظري 25000 قدم) بجهاز منه جد مميز لتبليغ طاقم القيادة بانخفاض شديد في الضغط.

الفرعالجزئي الرابع

التجهيزات الإضافية فيما يخص الطيران مع خطر تكون الصقيع

المادة 18 : يجب أن تزود الطائرات التي تقوم برحلات قد تشكل خطر تكون الصقيع بأجهزة مضادة للصقيع.

المادة 19 : لا يمكن الطائرة الإقلاع أو مواصلة الرحلة عندما يشار إلى تكون الصقيع على الطريق المقرر أو يتوقع حدوث ذلك إلا إذا كانت الطائرة مزودة بالتجهيز الضروري لاستعماله في هذه الظروف وترخص شهادة الطراز إليها بالقيام بذلك.

يجب أن ترتبت كل صدرية نجاة في مكان سهل البلوغ إنطلاقا من مقعد أو مرقد الشخص الذي خصصت له الصدرية.

المادة 12 : يجب نقل على متن الطائرات المستخدمة طبقا للمادة 4 ، المطتين 2 و 3 التي تبتعد عن اليابسة بأكثر من مائة و عشرين (120) دقيقة من الطيران بسرعة قصوى أو بأكثر من أربعين (400) ميل نوتي و تتأهب للهبوط الاستعجالي أو على غيرها من الطائرات التي تبتعد عن اليابسة بأكثر من ثلاثين (30) دقيقة من الطيران بسرعة قصوى أو بأكثر من مائة (100) ميل نوتي و تتأهب للهبوط الاستعجالي بالإضافة إلى التجهيزات المنصوص عليها في المادة 4، الملة 2، التجهيزات الآتية في حالة طوارئ في البحر :

- قوارب نجدة من شأنها استقبال كل الركاب المنقولين. تكون هذه القوارب موضوعة بحيث يمكن استعمالها مباشرة في حالة طوارئ. ويجب أن تزود بوسائل العيش الضرورية في المسافة الواجب سلوكها وعتاد صحي وتجهيزات الإنقاذ وأجهزة الإشارة الناريه،

- جهازي إرسال اثنين على الأقل ملائمين، يسهل نقلهما وغازلين وغير قابلين للغرق يمكن استعمالهما فضلا عن الطائرة من طرف ركاب غير متخصصين. ويوضعان بحيث يمكن استعمالهما مباشرة في حالة طوارئ.

المادة 13 : لا يمكن أن تستغل طائرة مائية أو طائرة برمانية فوق الماء ما لم تكن مجهزة بالنسبة لكل شخص على متنها بصدريات نجاة مزودة بإشارة بقاء ضوئية.

يجب أن ترتب كل صدرية نجاة في مكان سهل البلوغ إنطلاقا من مقعد أو مرقد الشخص الخصص له الصدرية.

يمكن استبدال صدريات النجاة للرضع بأية وسيلة أخرى عائمة توافق عليها دولة صنع و/أو دولة ترقيم الطائرة تكون مزودة بإشارة بقاء ضوئية.

المادة 14 : يجب أن تزود صدريات النجاة أو التجهيزات المعادلة بإنارة كهربائية لتسهيل العثور في الظلام عن الغرقى.

لا تعتبر أحزمة النجدة تجهيزات معادلة.

وبالنسبة للأطفال الذين تقل أعمارهم عن سنتين (2) ينبغي حمل صدريات النجاة أو تجهيزات خاصة معادلة.

المادة 23 : يمكن جمع الأدوات المذكورة في المادة 21 من هذا المرسوم وبالخصوص في المطاب 1 إلى 3، في أداة واحدة.

يجب أن ترتكب جميع الأدوات، لاسيما تلك المذكورة في المادة 21، المطاب 1 إلى 3 بحيث لا يتم عرقلة الأدوات الأخرى في حالة الاستغلال العادي للأداة وعطفها.

الفرعالجزئي السادس

التجهيزات الإضافية للرحلات الليلية

المادة 24 : يجب أن تجهز الطائرات التي تقوم برحلات ليلية بما يأتي :

- الأدوات المذكورة في الفرعالجزئي الخامس من هذا المرسوم،
- الأضواء المنصوص عليها في القواعد الجوية المطبقة على الطائرات،
- منوارا (2) هبوط، أو منوار واحد، يتوفران على سلكين متوجهين يتم تغذيتها على حدة،
- جهاز يضبط لإضاءة جميع الأدوات والأجهزة الضرورية لطاقم القيادة، لقيادة الطائرة،
- جهاز إتارة مقصورات الركاب،
- مشعل كهربائي مستقل عن الشبكة على متن الطائرة في مركز عمل كل عضو من أعضاء الطاقم،
- ضوء أو عدة أضواء مضادة للتصادم تستوفي المقاييس وأساليب العمل الدولية الموصى بها.

تحدد الشروط التي يمكن فيها طيار أن يقوم برحلة حسب قواعد الرؤية بالعين (الطيران برأوية العين ليلا) بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

الفرعالجزئي السابع

الرادار الأرصادي ومقاييس العدّ الماكي

المادة 25 : يجب أن تجهز الطائرات المكيفة الضغط بالنسبة للطيران باستعمال الأدوات مع نقل الركاب برادرار أرصادي.

المادة 26 : يجب أن تجهز الطائرات ذات محرك نفاث عنفي بمقاييس عدّ ماكي.

الفرعالجزئي الثامن

تجهيزات الاتصال والملاحة

المادة 27 : يجب أن تزود الطائرات بتجهيزات اتصال تسمح بما يأتي :

المادة 20 : لا يمكن استعمال طائرة في حالة تكون الصقيع ليلا إلا إذا كانت مزودة بجهاز يسمح بالكشف بالخصوص عن تكون الصقيع بواسطة الإنارة.

الفرعالجزئي الخامس

التجهيزات الإضافية فيما يخص الطيران باستعمال الأدوات (IFR)

المادة 21 : يجب أن تزود الطائرات فيما يخص الطيران باستعمال الأدوات بما يأتي :

- دليل انعطاف مركب مع أداة تشير إلى التسارع الموازي لمحور ترجح الطائرة أو أداة معايرة،
- أفق اصطناعي،
- دليل جيروسكوبى للاتجاه أو أداة معايرة،
- أداة تشير إذا كانت الأدوات الجيروسكوبية ممرنة بدقة،
- مقياس (2) ارتفاع مضغوطين مفرطي الحساسية، على أن يراعى مقياس الارتفاع المقرر ضمن متطلبات قابلية الملاحة،
- أداة تشير بداخل مركز القيادة إلى درجة الحرارة الخارجية،
- ساعة قياس الوقت مع عدد للثوانى ذي عقرب كبير،
- مقياس سرعة الرياح محمي من آثار التكافش وتكون الصقيع،
- مقياس التغيير.

المادة 22 : يجب أن تجهز الطائرات المزودة بأدوات دالة عن أرضية تشتلل بالكهرباء بالإضافة إلى ذلك، بجهاز تغذية نجدة كهربائي مستقل عن الشبكة الموجودة على متنها، يمكنه تشغيل وإضاءة خلال مدة ثلاثين (30) دقيقة على الأقل، أداة دالة عن أرضية (أفق اصطناعي) يوضع في الحقل البصري لربان الطائرة.

يجب أن يشتغل جهاز تغذية النجدة تلقائيا في حالة عطب الشبكة على متن الطائرة.

يشير جهاز منه جد واضح إلى أن جهاز تغذية النجدة في حالة الاشتغال.

يجب أن توضع أدوات مراقبة الطيران التي يستعملها الطيارون ليمكنهم من الإطلاق عليها بسهولة في مكان عملهم مع النظر إلى الأمام.

المادة 32 : تزود الطائرات بتجهيزات ملاحة تسمح بالتقاط على مستوى كل محطات الهبوط والإخلاء المقرر في حالة الهبوط في ظروف الطيران باستعمال الأدوات، الإشارات التي من شأنها أن توجهها إلى غاية النقطة التي يمكنها من خلالها القيام بهبوط برؤية العين.

في حالة عطب جزء من التجهيزات الخاصة بملاحة الاقتراب أو الهبوط في نقطة ما من الطريق، يمكن القيام بعمليتي الاقتراب والهبوط وفقاً لشروط المحددة في المادة 31 من هذا المرسوم.

الفرع العاشر قائمة تجهيزات النجدة المنقولة

المادة 33 : يجب أن تتوفر دوماً قائمة تجهيزات النجدة والبقاء التي تنقلها كل طائرة بغض النظر إرسالها فوراً إلى مراكز تنسيق مصالح البحث وإنقاذ.

يجب أن تتضمن هذه القوائم بالخصوص بيانات عن عدد قوارب الإنقاذ ولونها ونوعها وصدريات النجدة ونوع أجهزة إرسال النجدة ومواجتها واحتياطي الأدوية والماء الصالح للشرب وكذا التجهيزات لبعث إشارات نارية.

الفصل الثاني قواعد التهيئة والأمن من الطائرات

الفرع الأول قواعد التهيئة على من الطائرات

المادة 34 : يجب تهيئة كل طائرة بحيث يمكن إجلاء كل الركاب بسرعة في حالة الهبوط على اليابسة أو الهبوط الاضطراري على سطح الماء.

تعد الصلة بين عدد مقاعد الركاب المتوفرة وعدد منافذ النجدة في حجرة الركاب طبقاً للأحكام التنظيمية الخاصة بتصديق الطائرات.

المادة 35 : يجب أن تتوفر الطائرة، بالنسبة لكل راكب بالغ وكل عضو من المستخدمين الملحين التقنيين أو التجاريين، على مقعد فردي وتكون مزودة بحزام أمن.

تكون هذه التجهيزات من نوع مصادق عليه أو معتمد.

- الإبقاء على اتصالات الراديو الثنائية على الموجة المحددة مع مراقبة الاقتراب ومراقبة محطة الطيران لكل محطة جوية مستعملة،

- الحصول في جميع الأوقات على معلومات الرصد الجوي الضرورية أثناء الطيران،

- الإبقاء دوماً أثناء الطيران على اتصالات الراديو الثنائية على الموجة المحددة مع محطة طيران واحدة على الأقل وفضلاً عن ذلك مع كل محطة الطيران المحددة من طرف السلطة المختصة.

- استقبال اتصالات الراديو على الموجة الاستعجالية 121,5 مقاهيرتز وعلى الموجة الاستعجالية 406 مقاهيرتز.

المادة 28 : في حالة عطب جزء من تجهيزات الاتصالات، يمكن احترام الشروط المنصوص عليها في المادة 24، المطابق 1 إلى 3.

المادة 29 : لا ينبغي أن تستوفى الطائرات المقبولة خصيصاً للقيام برحلات نهارية برؤية العين متطلبات المادتين 25 و 26 من هذا المرسوم.

المادة 30 : يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني حسب استعمال الطائرة والطريق الذي تسلكه، أن تنص على تركيب تجهيزات اتصال وملاحة إضافية.

يجب أن ترتكب كل التجهيزات بحيث لا تتضرر التجهيزات الأخرى إن تعطل واحد منها.

الفرع الثاني عشر

تجهيزات ملاحة الطريق وتجهيزات ملاحة الاقتراب والهبوط

المادة 31 : تزود الطائرات المستغلة حسب قواعد الطيران باستعمال الأدوات أو الطيران برؤية العين على طرق لا يمكن فيها القيام بملائمة بصفة استثنائية بواسطة معالم على اليابسة، بتجهيزات الملاحة التي تسمح للطائرة بالطيران طبقاً لخطة عملية الطيران ومتطلبات أجهزة مراقبة الملاحة الجوية.

في حالة عطب جزء من تجهيزات الملاحة في نقطة ما من الطريق، يمكن احترام الشروط المحددة في الفقرة السابقة لهذه المادة.

يجب أن تفتح الأبواب الفاصلة ل مختلف المقصورات في الاتجاهين أو تحتوي على منطقة (يمكن عبورها) تسمح بخلعها في حالة انحصارها.

غير أنه ترخص الأبواب التي تفتح في اتجاه واحد شريطة أن تتضمن جهاز يسمح بثبيتها في وضع مفتوح عند الإقلاع والهبوط.

لا يجب في أي حال من الأحوال، أن يسبب الشحن والتبيئات (و بالخصوص البساط على اليابسة) انسداد الأبواب الأرضية أو أبواب الدخول إلى المخازن ومقاؤد النجدة (مثل الإنزال اليدوي لعجلات الهبوط، والجنيحات، الخ).

الفرع الثاني

قواعد الأمن على متن الطائرات

الفرع الجزئي الأول

التعليمات المنوحة للركاب

المادة 39 : يجب على الطاقم قبل بداية كل رحلة أو قبل القيام بالتحليق فوق الماء أو فوق بعض المناطق أو في ارتفاع عال، أن يعلم الركاب بموضع التجهيزات التي ستستخدم وكيفية استعمالها، لا سيما ما يأتي :

- حزام الأمان،
- منفذ النجدة،

- صدرية النجاة و غيرها من التجهيزات الفردية،
- قناع الأكسجين،
- معدات النجدة الجماعية.

ويمكن اطلاع الركاب بذلك بواسطة دليل.

وفي جميع الحالات التي تكون فيها صدرية النجاة مطلوبة، يجب على الطاقم القيام بعرض عملي لهذه التجهيزات قبل البدء في التحلق على الماء أو في بداية هذا التحلق.

عندما تكون أقنعة الأكسجين مطلوبة، يجب على الطاقم القيام بعرض عملي لهذه التجهيزات قبل هذه الرحلة.

المادة 40 : يجب على الطاقم أن يعطي للركاب، في حالة الاستعجال، كل التعليمات الأمنية الملائمة للظروف في حالة وقوع عارض أثناء الطيران.

يجب أن تكون المقاعد الموجهة في اتجاه آخر غير اتجاه السير (مقاعد موضوعة جانبيا، مقاعد موجهة نحو الوراء) من صنف ملائم لنوع التهيئة المعنية وتكون محل اعتماد خاص.

المادة 36 : يجب أن تحمل منافذ النجدة وميكانيزمات فتحها البيانات المفيدة (باللغتين العربية والفرنسية) لتسهيل استعمالها ليلاً نهاراً.

يجب أن تكون هذه البيانات مضيئة بمصدر ضوئي واحد أو عدة مصادر ضوئية يتم تغذيتها بصفة مستقلة عن دارة الإنارة الرئيسية.

يمكن أن تستبدل هذه المصادر الضوئية في بعض الطائرات المستغلة بأدنهة ضوئية.

يجب التبليغ بكل منافذ النجدة التي يمكن فتحها من الخارج وبأجهزة الفتح المطابقة خارج الطائرة لفائدة المنقذين.

المادة 37 : يجب أن يتم الكشف عن مناطق جذع الطائرة، إن وجدت، التي تسمح لفرق الإنقاذ بالدخول إلى الطائرة على النحو الآتي :

- يجب بيان حدود هذه المناطق بعلامات في الزاوية بلون أحمر أو أصفر وإحاطتها إن كان ذلك ضروريًا، بإطار أبيض يضمن تباعينا أفضل مع الخلفية،

- عندما تتجاوز المسافة بين العلامات في الزاوية مترين (2) يجب أن تضاف علامات وسطية من 9 سم X 3 سم بحيث لا تتجاوز المسافة بين العلامات المجاورة مترين (2).

المادة 38 : يجب أن تصادق المصالح أو الهيئات المؤهلة لهذا الغرض على كل التجهيزات التي تتم في حجرات الركاب، وبالخصوص على ترتيب المقاعد والأبواب الفاصلة ل مختلف الحجرات والفوائل والمقصورات المستعملة للمشارب وقاعات للمطالعة وأجهزة رص الأمتنة.

يجب أن يسمح شحن الجهاز وكذا ترتيب المقاعد ومتكانتها وكل التجهيزات الأخرى، في كل وقت، ببلوغ منافذ النجدة بسهولة.

يجب أن تكون مسالك العبور بين مختلف مقصورات الركاب خالية تماماً.

خاصة باستعمال المنافذ العادية ومنافذ النجدة وأجهزة الإخلاء وقابلية العوم والبقاء، وضمان استغلال تجهيزات الأمن والإنقاذ.

المادة 44 : يجب على المستخدمين الإضافيين على متن الطائرة، الحائزين شهادة الأمان والإنقاذ أن يتبعوا تدريبا فيما يتعلق باستعمال كل عتاد الأمان والإنقاذ الذي تم تشغيله حديثا. ويجب أن يكونوا على دراية تامة بمنشآت الأمان والإنقاذ الخاصة بالطائرات التي يكونون في الخدمة على متنها.

المادة 45 : في كل الطائرات المتوفرة على مستخدمين إضافيين على متنها، يجب أن تحتوي إحداها على الأقل على مقعد مزود بحزام بالقرب من منفذ النجدة الخلفية ويجب أن تستعمله وجوبا أثناء الإقلاع والهبوط.

المادة 46 : يمكن الوزير المكلف بالطيران المدني أن يتخذ قرارات، عند الاقتضاء.

المادة 47 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 17 جمادى الثانية عام 1430 الموافق 11 يونيو سنة 2009.

أحمد أوبيحي

يجب أن تكون التعليمات الأمنية الواجب تطبيقها في حالة الهبوط على اليابسة أو الهبوط الأرضي على سطح الماء، محل دلائل فردية توضع بوضوح وفي متناول كل راكب.

المادة 41 : يجب أن تزود كل طائرة بأجهزة تسمح للطاقم بإعطاء الركاب المعلومات والتعليمات الآتية :

- استعمال أحزمة الأمان،
- منع التدخين،
- استعمال أقنعة الأكسجين، عند الاقتضاء.

الفرع الجندي الثاني

الأمن والإنقاذ

المادة 42 : يقتضي نقل الركاب على متن طائرة أدنى عدد من المستخدمين المكلفين بوظيفة الأمان - الإنقاذ، خارج طاقم القيادة، يساوي واحدا إذا كان عدد الركاب يتراوح بين 20 إلى 50 راكبا.

إذا فاق هذا العدد، يرفع عدد المستخدمين بسبب عنصر إضافي بنسبة كاملة أو غير كاملة لخمسين (50) راكبا.

المادة 43 : يجب على المستخدمين الإضافيين على متن الطائرة أن يكونوا قادرين على القيام بمناورات

مراسيم فردية

مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009، يتضمن تعيين مدیرین للمناجم والصناعة في ولایتين.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009 يعين السيدان الآتي اسماهما مدیرین للمناجم والصناعة في الولایتين الآتیتين :

- سعيد بوبلکر، في ولاية سعیدة،
- غوثی رقيق، في ولاية تیسمیلت.

مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009، يتضمن إنهاء مهام مدیرین للمناجم والصناعة في ولایتين.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 14 صفر عام 1430 الموافق 10 فبراير سنة 2009 تنهی مهام السيدین الآتی اسماهما بصفتهم مدیرین للمناجم والصناعة في الولایتين الآتیتين، لتكليفهم بوظیفتین آخريین :

- غوثی رقيق، في ولاية سعیدة،
- سعيد بوبلکر، في ولاية تیسمیلت.

قرارات، مقررات، آراء

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03 - 190 المؤرخ في 26 صفر عام 1424 الموافق 28 أبريل سنة 2003 الذي يحدد صلاحيات المدير العام للوظيفة العمومية،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 07 - 364 المؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1428 الموافق 28 نوفمبر سنة 2007 والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة المالية،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 05 - 08 المؤرخ في 11 محرم عام 1429 الموافق 19 يناير سنة 2008 والمتضمن القانون الأساسي الخاص بالعمال المهنيين وسائلي السيارات والحجاب، لا سيما المادة 38 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي المؤرخ في 7 ربى الثاني عام 1423 الموافق 18 يونيو سنة 2002 والمتضمن تعيين الأمين العام للحكومة،

يقرّدان ما يأتي :

المادة الأولى : تطبيقاً لأحكام المادة 38 من المرسوم التنفيذي رقم 08 - 05 المؤرخ في 11 محرم عام 1429 الموافق 19 يناير سنة 2008 والمذكور أعلاه، يحدد عدد المناصب العليا ذات الطابع الوظيفي بعنوان الإدارة المركزية لوزارة المالية، كما يأتي :

مدد المناصب	المناصب العليا
1	رئيس حظيرة
1	رئيس مخزن
1	مسؤول المصلحة الداخلية
1	رئيس ورشة

المادة 2 : ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
حرر بالجزائر في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009.

من وزير المالية
عن الأمين العام للحكومة
وبتفويض منه
المدير العام للوظيفة العمومية
جمال خوش
ميلاود بوطبة

وزارة الدفاع الوطني

قراران وزاريان مشتركان مؤرخان في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009، يتضمنان تجديد انتداب رئيسى محكمتين عسكريتين دائمتين.

بموجب قرار وزاري مشترك مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009 يجدد انتداب السيد يوسف بوقندقجي، لدى وزارة الدفاع الوطني، بصفته رئيساً للمحكمة العسكرية الدائمة بالبلدية/ الناحية العسكرية الأولى، لمدة سنة واحدة (1) ابتداء من أول يوليو سنة 2009.

بموجب قرار وزاري مشترك مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009 يجدد انتداب السيد رابح قنطرار، لدى وزارة الدفاع الوطني، بصفته رئيساً للمحكمة العسكرية الدائمة بقسنطينة/ الناحية العسكرية الخامسة، لمدة سنة واحدة (1) ابتداء من أول يوليو سنة 2009.

وزارة المالية

قرار وزاري مشترك مؤرخ في 24 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 19 مايو سنة 2009، يحدد مدد المناصب العليا للعمال المهنيين وسائلي السيارات والحجاب بعنوان الإدارة المركزية في وزارة المالية.

إن الأمين العام للحكومة،
وزير المالية،

- بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 07 - 307 المؤرخ في 17 رمضان عام 1428 الموافق 29 سبتمبر سنة 2007 الذي يحدد كيفيات منح الزيادة الاستدلالية لشاغلي المناصب العليا في المؤسسات والإدارات العمومية،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09 - 129 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة 2009 والمتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95 - 54 المؤرخ في 15 رمضان عام 1415 الموافق 15 فبراير سنة 1995 الذي يحدد صلاحيات وزير المالية،

مثلاً (2) الوزير المكلف بالمؤسسات الصغيرة والمتوسطة والصناعة التقليدية :

- العضو الأساسي (بدون تغيير)
- العضو المستخلف : السيد نعmani عبد الحق خلفاً للسيد سالمي يوسف.

وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية

قرار مؤرخ في أوّل ربيع الثاني عام 1430 الموافق 28 مارس سنة 2009، يحدّد القائمة الاسمية لأعضاء المجلس التوجيهي للمعهد التكنولوجي للصيد البحري وتربية المائيات بوهران.

بموجب قرار مؤرخ في أوّل ربيع الثاني عام 1430 الموافق 28 مارس سنة 2009، تحديد القائمة الاسمية لأعضاء المجلس التوجيهي للمعهد التكنولوجي للصيد البحري وتربية المائيات بوهران، تطبيقاً لاحكام المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 05 - 124 المؤرخ في 14 ربيع الأول عام 1426 الموافق 23 أبريل سنة 2005، والمتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في وهران إلى معهد تكنولوجي للصيد البحري وتربية المائيات بوهران، كما يأتي :

- السيد بن يسعد مقران، ممثل وزير الصيد البحري والموارد الصيدية، رئيساً
- السيد لزعر محمد البشير، ممثل وزير الدفاع الوطني، عضواً

- السيد لوار حسين، ممثل الوزير المكلف بالمالية، عضواً

- السيد حيفرى توفيق، ممثل الوزير المكلف بالبحرية التجارية، عضواً

- السيد بلمبروك ابراهيم، ممثل الوزير المكلف بالتكوين والتعليم المهنيين، عضواً

- السيد ياسف خير الدين، ممثل السلطة المكلفة بالوظيفة العمومية، عضواً

- السيد حاج أول زكرياء، ممثل منتخب للمستخدمين الإداريين والتقنيين، عضواً

- السيد بن سعدي محمد، ممثل أساتذة المعهد، منتخب من طرف نظرائه، عضواً

- السيدة فتحي فتيحة، ممثلة غرفة الصيد البحري وتربية المائيات لولاية وهران، عضوة.

قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات الأشغال.

بموجب قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات الأشغال، كما يأتي :

مثلاً (2) الوزير المكلف بالشؤون الخارجية :

- العضو الأساسي (بدون تغيير)
- العضو المستخلف : السيد يوسف عبو خلفاً للأنسة فتحي راضية قدور.

مثلاً (2) الوزير المكلف بالمؤسسات الصغيرة والمتوسطة والصناعة التقليدية :

- العضو الأساسي (بدون تغيير)
- العضو المستخلف : السيد بوديعة علي شوقي زهير خلفاً للسيد براداعي فريد.

مثلاً (2) الوزيرة المكلفة بالثقافة :

- العضو الأساسي : السيد محمد دحماني خلفاً للسيد محمد بوصبع.
- العضو المستخلف (بدون تغيير)

قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات اللوازم والدراسات والخدمات.

بموجب قرار مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 24 مايو سنة 2009، يعدل القرار المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1429 الموافق 27 ديسمبر سنة 2008 والمتضمن تعين أعضاء اللجنة الوطنية لصفقات اللوازم والدراسات والخدمات، كما يأتي :

مثلاً (2) الوزير المكلف بالشؤون الخارجية :

- العضو الأساسي (بدون تغيير)
- العضو المستخلف : السيد راشد بن حبيس خلفاً للسيد زوبير بن عربية.