

الجريدة الرسمية

للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

قوانين ومراسيم

قرارات ، مقررات ، منشير ، اعلانات و بلاغات

الاشتراكات	القوانين والمراسيم			مناقشات المجلس الوطني	النشرة الرسمية اعلانات ، صفقات عمومية وسجل تجارى	التحرير والادارة الاشتراكات والنشر المطبعة الرسمية ٩ شارع تروليه الجزائر
في الجزائر في البلاد الاجنبية	٣ اشهر	٦ اشهر	سنة	سنة	سنة	تليفون : ٦٦-٨١-٤٩ ٦٦-٨٠-٩٦ : رقم الحساب الجارى بالبريد ٥٠ - ٣٢٠٠
	٨ دنانير	١٤ دينار	٢٤ دينار	٢٠ دينار	٢٥ دينار	
	١٢ دينار	٢٠ دينار	٢٥ دينار	٢٥ دينار	٢٠ دينار	

ثمن العدد ٢٥ ر. دينار و ثمن العدد للسنتين السابقة ٣٠ ر. دينار وتسلم الفهارس مجاناً للمشاركين . المطلوب منهم الاعلام عن تغيير عناوينهم وعن مطالبهم - يؤدى عن تغيير العنوان ٣٠ ر. دينار - ثمن النشر على اساس ٢٥٠ دينار للسطر

فهرس

مراسيم ، قرارات ، تعليمات

وزارة الداخلية

- مرسوم رقم ٦٦ - ٢٣٨ مؤرخ في ١٧ ربيع الثاني عام ١٣٨٦ الموافق ٥ غشت سنة ١٩٦٦ يتعلق باعادة تنظيم الادارة المركزية لوزارة الداخلية (استدراك)
١٢٧٨

وزارة السياحة

- مرسوم مؤرخ في ١٦ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ٢ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتضمن انتدابا لمهام نائب مدير (استدراك) .
١٢٧٨
- قرار مؤرخ في ٦ جمادى الثانية عام ١٣٨٦ الموافق

٢٢ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتضمن احداث مركزين للتكوين الفندقى الاساسي .
١٢٧٨

وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والنقل

- قرار مؤرخ في ١٩ ربيع الاول عام ١٣٨٦ الموافق ٨ يوليو سنة ١٩٦٦ يتعلق بنظم الطيران (النظم الجوية)
١٢٧٩

وزارة العمل والشؤون الاجتماعية

- قرار مؤرخ في ٢٤ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ١٠ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتعلق بالتأمين الاجتماعى الاختيارى .
١٢٩٤

مراسيم، قرارات، تعليمات

وزارة الداخلية

مرسوم رقم ٦٦ - ٢٢٨ مؤرخ في ١٧ ربيع الثاني عام ١٣٨٦ الموافق غشت سنة ١٩٦٦ يتعلق باعادة تنظيم الادارة المركزية لوزارة الداخلية

المنشور في العدد ٧٢ من الجريدة الرسمية والمؤرخ في ٦ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ٢٣ غشت سنة ١٩٦٦

استدراك

وردت الفقرة الثانية من المادة ٤ من المرسوم المذكور في العمود الثاني من الصفحة ١٠٨٧ كما يلي :

« يمارس اختصاصات هذه المديرية مدير عام يساعده نائب مدير مكلف « بتنسيق مختلف مصالحها » .

فتقرأ بدلا عن تلك الفقرة ، الفقرة الصحيحة التالية :

« يمارس اختصاصات هذه المديرية مدير عام يساعده مدير عام معاون مكلف « بتنسيق مختلف المصالح » .

وبالباقي بدون تغيير .

وزارة السياحة

مرسوم مؤرخ في ١٦ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ٢ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتضمن انتدابا لمهام نائب مدير

المنشور في الجريدة الرسمية الصادرة برقم ٧٨ في ١٧ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ١٣ سبتمبر سنة ١٩٦٦ ، في الصفحة رقم ١١٩٢ العمود ٢ ،

استدراك

ورد في ذلك العدد ما يلي : انتدب السيد زين العابدين بن عبد الله من الطبقة الثانية بوزارة الداخلية لمهام نائب مدير التنظيم بوزارة السياحة .

ويقراً ما يلي :

« انتدب السيد زين العابدين بن عبد الله ، المتصرف المدني من الطبقة الثانية والدرجة الثانية . وبالباقي بدون تغيير » .

قرار مؤرخ في ٦ جمادى الثانية عام ١٣٨٦ الموافق ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتضمن احداث مركزين للتكوين الفندقي الاساسي

ان وزير السياحة ،

— بمقتضى المرسوم رقم ٦٦ - ٢٦ المؤرخ في ٢٥ رمضان عام ١٣٨٥ الموافق ١٧ يناير سنة ١٩٦٦ والمتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة السياحة ،

— وبمقتضى المرسوم رقم ٦٦ - ٣٢ المؤرخ في ١١ شوال عام ١٣٨٥ الموافق ١ فبراير سنة ١٩٦٦ والمتضمن توزيع الاعتمادات المفتوحة في عام ١٩٦٦ لوزير السياحة ،

يقرر ما يلي :

المادة الاولى : يحدد مركزان للتكوين الفندقي الاساسي يكونان مصالح خارجية لوزارة السياحة .

ويكون مقرهما في وهران وقسنطينة .

ويجوز تنظيمهما في عداد المؤسسات الفندقية المسيرة بصفة قانونية والتي تتألف منها الفنادق التطبيقية .

المادة ٢ : يتولى هذان المركزان التكوين الفندقي الاساسي النظري والتطبيقي ويمنح المتخرجون منه شهادات التمرين الخاص بالتكوين الفندقي .

المادة ٣ : يتولى ادارة كل مركز مدير يجرى تعيينه بقرار يصدره وزير السياحة .

فيتولى مدير المركز كذلك ممارسة الادارة الفعلية للفندق التطبيقي .

المادة ٤ : ان النفقات المتعلقة بتسيير هذين المركزين تحمل على ميزانية وزارة السياحة ، ويسوغ احداث ادارة للنفقات لدى كل مركز .

المادة ٥ : ستصدر فيما بعد القرارات المتعلقة بتحديد النظام الداخلي والبرامج الخاصة بمركزي التكوين الفندقي الاساسي :

المادة ٦ : ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

وحرر بالجزائر في ٦ جمادى الثانية عام ١٣٨٦ الموافق ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٦٦ .

عبد العزيز معاوي

وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والنقل

قرار مؤرخ في ١٩ ربيع الاول عام ١٣٨٦ الموافق ٨ يوليو سنة ١٩٦٦ يتعلق بنظم الطيران (النظم الجوية)

ان وزير البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والنقل ،

— بمقتضى الامر رقم ٦٣ — ٤١٢ المؤرخ في ٢٤ اكتوبر سنة ١٩٦٣ والمتعلق بنظم حركة السير في المطارات ولا سيما المادة ٢٦ منه ،

— وبمقتضى المرسوم رقم ٦٣ — ٨٤ المؤرخ في ٥ مارس سنة ١٩٦٣ والمتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي والمعدلة ،

يقرر ما يلي :

بيان تمهيدي :

المادة الاولى : يصبح هذا النظام مطبقا في الاقليم الجزائري وفي المجال الهوائي ، تحت مسؤولية المصالح الجزائرية للملاحة الجوية ، في ٢٥ غشت سنة ١٩٦٦ .

تعريفات :

المادة ٢ : ان مدلول العبارات ادناه المستعملة في النص هو الآتي :

حركات طيرانية بهلوانية : هي مناورة يقوم بها مركب جوى عن قصد وتتضمن تغييرا مفاجئا لاستوائه ووضعية غير عادية او تبديلا غير عادى لسرعته .

المطار : هو مساحة معينة في الارض او على الماء (وتتضمن عند الاقتضاء مبان ومنشآت ومعدات) مخصص استعمالها في كليتها او في جزء منها لوصول المراكب الجوية وذهابها ومناورتها .

مطار مراقب : مطار تجرى فيه مراقبة السير الجوى لفائدة حركة السير في المطار .

مذكرة : ان العبارة « مطار مراقب » تدل على ان مراقبة السير الجوى تجرى لفائدة حركة السير في المطار ، غير انها لا تستلزم وجود منطقة مراقبة وفي الواقع فان منطقة المراقبة لازمة للمطارات التى تجرى فيها مراقبة حركة السير الجوى لفائدة الطيران على طريقة I.F.R. (الطيران بالالات) لكنها غير لازمة للمطارات التى لا تكون فيها مراقبة حركة السير الجوى مؤمنة الا بالنسبة الى الرحلات الجوية المتممة على طريقة V.F.R. (الطيران بالرؤية) .

مطار التخلّص : هو مطار موضح في خطة الطيران يمكن مواصلة الطيران الى جهته اذا أصبح الهبوط الى المطار المتوقع غير مناسب .

مذكرة - يجوز اتخاذ مطار الاقلاع كمطار للتخلص .

الطائرة : هي كل آلة يمكن أن تنتصب في الجو بواسطة ارتكاس الهواء .

مساحة الاشارات : هي مساحة المطار مرتبة عليها الاشارات الارضية .

مساحة الهبوط : هي جزء من مساحة التحرك مخصص للسير عند هبوط المراكب الجوية واقلاعها .

مساحة المناورات : هي جزء من مطار يستعمل لاقلاع المراكب الجوية وهبوطها وللمناورات المتممة على الارض والمتصلة بالاقلاع أو بالهبوط .

الارتفاع : هو مسافة عمودية بين مستوى أو نقطة أو شيء مشبه بنقطة وبين المستوى المتوسط للبحر .

ارتفاع التحول : هو الارتفاع الذى تعطى عند مستواه أو تحته أو بالقرب من مطار، الاشارة عن الوضعية العمودية لمركب جوى بواسطة ارتفاعه .

التقرب النهائي : هو قسم من اجراءات التقرب بالعدادات يقوم به مركب جوى ابتداء من وقت :

(ا) قيامه بآخر انعطاف اتفاقي اذا كان الانعطاف معينا ،

(ب) أو اجتيازه نقطة ارشاد راديو معينة ،

(ج) أو التحاقه بآخر مسير معين ضمن الاجراءات العادية وذلك الى حين يبلغ نقطة بالقرب من المطار من حيث يمكن له منها :

(ا) اتمام الهبوط ،

(٢) أو بدء تنفيذ اجراءات التقرب الذى فاتته .

اذن ممنوح من طرف مراقبة حركة السير الجوى : هو اذن ممنوح لطائرة تقوم بمناورة ضمن الشروط المعينة من طرف أحد العناصر لمراقبة حركة السير الجوى .

الطائرة : آلة متحركة السطوح مجهزة بعضو محرك يكون توازنها أثناء الطيران مضمونا لا سيما بارتكاسات ديناميكية هوائية على سطوح تبقى ثابتة ضمن شروط معينة للطيران .

مكتب مراقبة التقرب : هو عنصر انشئ للقيام بمصلحة مراقبة حركة السير الجوى للطائرات السائرة في طيران مراقب والقادمة الى مطار أو الى عدة مطارات أو الذهاب منها .

الاتجاه : هو الجهة التى يوجه اليها المحور الطولي لمركب جوى والتى يعبر عنها عموما بدرجات وذلك بالنسبة الى الشمال (الحقيقى أو المغنطيسى أو المحدد بالوصلة أو الموضح في المجلد) .

مركز المراقبة الجوية : هو عنصر انشئ للقيام بمصلحة

مراقبة حركة السير الجوى للطيران المراقب في مناطق الرقابة التابعة لسلطته .

مركز الاعلام بالطيران : هو عنصر مكلف بالقيام بمصلحة الاعلام بالطيران وبمصلحة الانذار .

حركة السير الجوى : هي مجموع المراكب الجوية في حالة الطيران والمراكب الجوية المتحركة في ساحة المناورات بالمطار .

حركة السير في المطار : هي مجموع حركة السير في ساحة المناورات بمطار وحركة المراكب الجوية المتنقلة بضواحي هذا المطار .

مذكرة : يكون مركب جوى موجودا في ضواحي مطار اذا كان في مدار المرور لهذا المطار أو كان داخله إليه أو خارجا منه .

الاحوال الجوية للطيران بالالات : I.M.C. هي الاحوال الجوية المعبر عنها تبعا للرؤية والمسافة بالنسبة الى السحب وتبعا للسقف والناقص عن الحدود الدنيا المعينة للاحوال الجوية الخاصة بالطيران المتمم بالرؤية .

مذكرة : ان الحدود الدنيا المعينة للاحوال الجوية الخاصة بالطيران المتمم بالرؤية مرسومة في المادة ٥ .

الاحوال الجوية للطيران المتمم بالرؤية : VMC هي الاحوال الجوية المعبر عنها تبعا للرؤية والمسافة بالنسبة الى السحب وتبعا للسقف والتي تعادل أو تتجاوز الحدود الدنيا المنصوص عليها .

مذكرة : ان الحدود الدنيا المنصوص عليها مرسومة في المادة ٥ .

مراقبة المطار : هي مصلحة مراقبة حركة السير الجوى لأجل حركة السير في مطار .

مراقبة التقرب : هي مصلحة مراقبة حركة السير الجوى للمراكب الجوية السائرة في طيران مراقب عند الوصول أو الذهاب .

المراقبة الجهوية : هي مصلحة مراقبة حركة السير الجوى للمراكب الجوية السائرة في طيران داخل مناطق المراقبة .

المجال الهوائي الموجودة فيه مصلحة استشارية : عبارة نوعية تدل في آن واحد على المناطق التي توجد فيها مصلحة استشارية وعلى الطرق الموجودة فيها هذه المصلحة .

المجال الهوائي المراقب : هو مجال هوائي له أبعاد معينة تجري داخله مراقبة حركة السير الجوى للطيران المراقب .

العلو ، هو : (١) المسافة الافقية بين مستوى أو نقطة أو شيء مشبه بنقطة وبين المستوى المرجع .

مذكرة : يجوز أن يوضح المستوى المرجع في النص أو

بمذكرة ايضاحية (في النشرة المعنية) .

(٢) القياس الافقي لشيء ما ،

مذكرة : ان هذه العبارة يمكن أن تستعمل أيضا بالمعنى المجازي مثل علو حرف أو رقم أو نقطة في الطريق الارضي للمطار .

ساعة التقرب المتوقعة : هي الساعة التي يتوقع فيها اعطاء الاذن لمركب جوى ليبدأ تقربه .

ي.ف.ر. I.F.R. : حروف مختصرة تستعمل للدلالة على قواعد الطيران المتمم بالالات .

مدى الاذن : هو الحد الذي تنتهي عنده صلاحية الاذن الممنوح من طرف مراقبة حركة السير الجوى لمركب جوى .

عضو هيئة القيادة : هو أحد أعضاء هيئة القيادة صاحب اجازة ، مكلف بممارسة مهام ضرورية لقيادة المركب الجوى خلال مدة الطيران .

مستوى الرحلة : هو المستوى الذي يحافظ فيه مركب جوى على ارتفاعه خلال جزء قابل للتقدير من مدة الطيران .

مذكرة : باستثناء عبارة « مستوى الطيران » يستعمل لفظ « مستوى » كلفظ نوعي للدلالة على وضعية مركب جوى في الاتجاه العمودي ، مهما كانت مستويات الاسناد والوحدات المستعملة لتحديد المسافات العمودية ويعبر في المواصلات الجوية الارضية عن المستوى ، بلفظ « الارتفاع » أو « العلو » أو « مستوى الطيران » وذلك حسب المستوى المرجع وضبط مقياس الارتفاع المستعملين .

مستويات الطيران : هي سطوح لخط تساوي الضغط الجوى متصلة بالضغط المرجع المعين مثل ١٠١٣٢٠ ميليمتر بارومتري ٢٩٩٢١ بوصة من الزئبق) ويفصل بينها فاصل ضغط معين .

مذكرات ١ - ان مقياس الارتفاع البارومتري المعير حسب نموذج الجو والموقف على :

(أ) الرمز Q.N.H. يدل على الارتفاع ،

(ب) والموقف على الرمز Q.F.E. يدل على العلو بالنسبة الى مستوى الاسناد Q.F.E.

(ج) الموقف على ضغط من ١٠١٣٢٠ م.ب ٢٩٩٢١ بوصة من الزئبق) يمكن أن يستعمل للدلالة على مستويات الطيران .

(٢) ان عبارتي « العلو » و « الارتفاع » المعرفتين في المذكرة ١ أعلاه ، تناسبان العلو والارتفاع المسجلين في مقياس الارتفاع ولا تعنيان العلو والارتفاع المتعلقين بالهندسة .

عنصر مصالح حركة السير الجوى : عبارة نوعية تدل في

منطقة نهائية مراقبة : هي قسم من منطقة المراقبة مؤسس مبدئيا في مفرق طرق بالقرب من مطار أو عدة مطارات ذات أهمية .

منطقة الاعلام بالطيران : هي مجال هوائي له أبعاد معينة ، تكون مصلحة الاعلام بالطيران ومصلحة الانذار مؤمنتين فيه ،

الطريق : هو ارتسام على سطح الارض لمسار مركب جوى ، يعبر عن اتجاهه على وجه العموم ، في أية نقطة كان ، بالدرجات وذلك بالقياس الى الشمال (الحقيقي أو المغنطيسي أو المعين في المجمل) .

طريق ذو مصلحة استشارية : هو طريق موجود في منطقة الاعلام بالطيران تكون المصلحة الاستشارية لحركة السير الجوى مؤمنة على طول خطه .

الطريق A.T.S. : هو طريق معين مخصص لتأمين تركيز التوجه الضروري لحركة السير وذلك للقيام بمصالح حركة السير الجوى .

مذكرة : ان عبارة A.T.S. تستعمل للدلالة في آن واحد على الطرق الجوية وعلى طرق ذات مصلحة استشارية وطرق المراقبة وغير المراقبة وطرق الوصول والذهاب وغيرها .

مصالح حركة السير الجوى : هي عبارة نوعية تدل في آن واحد على مصلحة الاعلام بالطيران ومصلحة الانذار وعلى المصلحة الاستشارية لحركة السير الجوى ومصلحة مراقبة حركة السير الجوى وعلى المراقبة الجوية ومراقبة التقرب ومراقبة المطار .

مصلحة الاعلام بالطيران : هي مصلحة غرضها تقديم الآراء والمعلومات المفيدة لانجاز رحلات جوية مؤمنة ونافذة .

مصلحة الانذار : هي مصلحة تقوم أولا بانذار العناصر التي يهملها الامر وذلك عندما تكون مراكز جوية في حاجة الى مساعدة هيئات البحث والانقاذ ، وثانيا بتقديم الاعانة اللازمة لهذه العناصر .

المصلحة الاستشارية لحركة السير الجوى : هي مصلحة موجودة داخل المجال الهوائي الذي توجد به مصلحة استشارية وتقوم بقدر الامكان بفتح مسافات بين الطائرات السائرة طبقا لخطة طيران تتمم بالآلات I.F.R. .

مصلحة مراقبة حركة السير الجوى : هي مصلحة تقوم :

١ - بتجنب :

(أ) المصادمات بين المراكب الجوية ،

(ب) والاصطدامات في ساحة المناورات بين المراكب الجوية والحواجز ،

(٢) وبتعجيل وتنظيم حركة السير الجوى .

آن واحد على مراكز الاعلام بالطيران وعلى عناصر مراقبة حركة السير الجوى .

عصر مراقبة حركة السير الجوى : عبارة نوعية تدل في آن واحد على مراكز المراقبة الجوية وعلى مكاتب التقرب وعلى بروج المراقبة في المطارات .

الطيار قائد المركب : هو طيار مسؤول عن قيادة المركب الجوى وسلامته خلال مدة الطيران .

الدرج : هو سطح مستطيل معين في أرض المطار تدرج في طوله المراكب الجوية قبل ارتفاعها وعند هبوطها .

السقف : هو الارتفاع فوق الارض او الماء لأدنى طبقة الغيوم التي تغطى تحت ٦٠٠٠ متر (٢٠.٠٠٠ قدم) أكثر من نصف السماء .

خطة الطيران : مجموع المعلومات المعينة والمتعلقة بالطيران المنوى اتمامه أو بجزء من طيران والمرسلة الى عناصر مصالح حركة السير الجوى .

خطة الطيران المحافظ عليه : هي خطة طيران تتضمن التعديلات المحتملة الناتجة من أذونات ممنوحة بعد وضع خطة الطيران الابتدائية .

الموضع المحدد في التقرير : هو مكان جغرافي معينة ازاءه اشارة موقع مركب جوى .

اجراءات التقرب بالآلات : هي سلسلة من مناورات تحدد سلفا وتمكن مركبا جويا من أن يتحرك بطريقة صوابية ضمن أحوال الطيران بالآلات وذلك من حين يبدأ في التقرب الابتدائي الى أن يهبط أو الى أن يبلغ نقطة يمكنه منها الهبوط بالرؤية .

مذكرة : ان عبارة « أحوال الطيران المتمم بالآلات » مستعملة في هذا التعريف تفضيلا على عبارات أخرى مثل « أحوال جوية للطيران المتمم بالآلات » إذ أن هذه العبارة تتعلق بالأحوال الجوية التي توجب انجاز الطيران طبقا لقواعد الطيران بالآلات غير أنها لا تستلزم أن يعتمد الطيار على الآلات وهذه بالضبط هي الحالة المقصودة في التعريف .

نشرة الانباء الطيرانية : هي نشرة تطبعها دولة أو تكون مطبوعة بموجب قرار من دولة وتتضمن أنباء طيرانية لها طابع دائم وتكون ضرورية للملاحة الجوية .

منطقة ذات مصلحة استشارية : هي منطقة معينة موجودة داخل منطقة أنباء عن الطيران ، تكون المصلحة الاستشارية لحركة السير الجوى مؤمنة فيها .

منطقة المراقبة : هي مجال هوائي مراقب واقع فوق مستوى معين بالقياس الى سطح أعلى منه وغير محدود ، يعين مالم ينص على ما يخالف ذلك .

منطقة منظمة : هو مجال هوائي أبعاده محددة فوق منطقة أو مياه أقليمية لدولة يكون طيران المراكب الجوية داخل حدوده خاضعا لبعض الشروط المعينة .

ميدان تطبيق النظم الجوية

المادة ٣ :

٣ - ١ - التطبيق الاقليمي للنظم الجوية

٣ - ١ - ١ - تطبيق النظم الجوية على المراكب الجوية اذا كانت هذه المراكب موجودة في المجال الهوائي الواقع تحت سلطة المصالح الجزائرية التي تحرك السير الجوي . وتخضع أيضا لهذه النظم المراكب الجوية الحاملة للعلامات الجزائرية الخاصة بالجنسية والتسجيل وذلك اذا كانت خارج المجال الهوائي الموجود تحت سلطة المصالح الجزائرية وبشرط ألا تكون هذه النظم مخالفة للتنظيمات التي سنتها الدولة التي ينجز الطيران فوق الاقليم الخاضع لسلطانها .

٣ - ٢ - النظم الواجب تطبيقها

يتم استخدام مركب جوي أثناء الطيران وفي ساحة مناورات المطار ، طبقا للنظم العامة ويتم هذا الاستخدام أثناء الطيران وحده ، حسب الحالة :

(أ) اما طبقا لنظم الطيران المتمم بالعدادات ،

(ب) واما طبقا لنظم الطيران المتمم بالرؤية ،

مذكرة : يجوز لكل طيار أن يقرر الطيران حسب قواعد الطيران المتمم بالآلات في الاحوال الجوية المتعلقة بالطيران بالرؤية أو أن يدعى للقيام بذلك من طرف السلطة المختصة .

٣ - ٢ - المسؤولية فيما يخص تطبيق النظم الجوية

٣ - ٣ - ١ - مسؤولية الطيار قائد المركب .

يكون الطيار قائد المركب مسؤولا عن تطبيق النظم الجوية في قيادة مركبة وذلك سواء أكان يحتل مقعد القيادة أم لا ، غير أنه يجوز له أن يخالف هذه النظم اذا رأى ذلك لازما لزوما مطلقا لاسباب تفرضا عليها السلامة .

٣ - ٣ - ٢ - العمل التمهيدى قبل الطيران

يجب على الطيار قائد المركب الجوي أن يطلع ، قبل بدء الطيران ، على جميع المعلومات الموجودة والتي تفيد الطيران المنوى اتمامه ، أما فيما يتعلق بالطيران المتمم خارجا عن ضواحي المطار وبكل طيران يتم بالآلات I.F.R. ، فان العمل التمهيدى قبل الطيران يتضمن الدراسة بانتباه لأقرب النشرات عهدا ولاحر التنبؤات الجوية المتوفرة وذلك بعد الاخذ بعين الاعتبار للحاجيات من الوقود ولخطة تحويل يتم تنفيذها في حالة تعذر اتمام الطيران كما كان منتظرا .

محطة طيرانية : هي محطة أرضية تابعة للمصلحة الطيرانية المتنقلة وتقوم باحدى الخدمات بالاتفاق مع محطات المراكب الجوية ويمكن في بعض الحالات أن تكون محطة طيرانية موضوعة على متن سفينة .

برج مراقبة المطار : هو عنصر مكلف بالقيام بمصلحة مراقبة حركة السير الجوي لفائدة حركة السير في المطار .

ق . ف . ر . V.F.R. : حروف مختصرة تستعمل للدلالة على الطيران بالرؤية .

مدى الرؤية : مسافة محددة حسب الاحوال الجوية ويعبر عنها بواسطة وحدات طولية ويمكن عندها مشاهدة وتمييز أشياء بارزة وغير بارزة وغير مضاءة نهارا وأشياء بارزة ومضاءة ليلا .

مدى الرؤية أثناء الطيران : هو مدى الرؤية الى الامام ابتداء من حجرة سائق طائرة أثناء الطيران .

مدى الرؤية في الارض : هو مدى الرؤية الذي يخبر به ملاحظ معتمد .

ق . م . س . V.M.S. : رمز يشير الى الاحوال الجوية للطيران المتمم بالرؤية .

الطريق الجوي : هي منطقة مراقبة أو قسم من منطقة مراقبة يأتي على شكل معبر وفيها مساعدون لعمال الراديو الذين يخدمون الملاحة .

طريق المرور : هو طريق معين في أرض المطار ، مختار أو مهية لسير المراكب الجوية في الارض .

الطيران المراقب : هو الطيران الذي تقوم به مصلحة مراقبة حركة السير الجوي .

الطيران على طريقة I.F.R. : هو طيران ينجز طبقا لقواعد الطيران المتمم بالآلات .

الطيران على طريقة V.F.R. : هو طيران ينجز طبقا لقواعد الطيران بالرؤية .

منطقة خطرة : مجال هوائي له أبعاد معينة ويمكن أن تجرى فيه ، خلال فترات معينة نشاطات خطرة للمراكب الجوية الطائرة .

منطقة المرور في مطار : مجال هوائي له أبعاد معينة مؤسس حول بعض المطارات بقصد حماية حركة سير المطار .

منطقة مراقبة : مجال هوائي مراقب يمتد عموديا ابتداء من سطح الارض أو الماء الى حد أعلى معين .

منطقة ممنوعة : مجال هوائي له أبعاد معينة موجود فوق إقليم أو فوق مياه أقليمية تابعة لدولة ، ويكون طيران المراكب الجوية ممنوعا داخل حدوده .

٣-٤ - سلطة الطيار قائد المركب الجوى

يكون الطيار قائد المركب الجوى مسؤولاً عن قيادة مركبة وله حق التقرير في آخر الامر عن استعمال مركبه ما دام هو قائده .

٣-٥ - استعمال المشروبات الكحولية أو المنومات أو المخدرات

لا يجوز لأى كان أن يقود مركبا جويا أو أن يقوم بمهام عضو من هيئة قيادة مركب جوى اذا كان تحت تأثير مشروبات كحولية أو منومات أو مخدرات أيا كان نوعها ومن شأنها أن تعرض للخطر القدرة الضرورية لمزاولة مهامه .

٣-٦ - تعب رجال هيئة القيادة

يجب على كل عضو من هيئة القيادة أن يقف عن مزاولة مهامه حين يشعر بعجز بدني أيا كان نوعه ومن شأنه أن يحمله على الاعتقاد بأنه لا تتوفر فيه شروط الكفاءة البدنية اللازمة لمزاولة مهامه .

نظم عامة :

المادة ٤ :

٤-١ - حماية الاشخاص والاموال

٤-١-١ - التهاون أو عدم التبصر في قيادة المراكب الجوية

يجب ألا يقاد مركب جوى بكيفية مهملة أو قليلة التبصر ويمكن أن يترتب عليها خطر على حياة أو أموال أشخاص آخرين .

٤-١-٢ - الارتفاعات الدنيا للحيطة

يجب على المراكب الجوية ألا تطير إلا عند الحاجة الى الاقلاع أو الهبوط أو اذا صدر لها اذن من السلطات المختصة ، فوق :

أ (المناطق الحضرية أو المجتمعات الاخرى التى يتوفر فيها السكان بكثرة أو فوق اجتماعات الاشخاص المنعقدة في الهواء الطلق ، ويستثنى من الخضوع لهذه القاعدة المراكب التى تستمر في علو كاف يمكنها أن تهبط منه في حالة الاستعجال من غير أن تعرض لأى خطر الاشخاص أو الاموال الموجودة في الارض ، ويجب ألا يكون هذا العلو ناقصا عن ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم) فوق أعلى حاجز يكون موجودا في شعاع يبلغ ٦٠٠ متر (٢٠٠٠ قدم) حول المركب الجوى .

ب (في غير الامكنة المعينة في الفقرة ٤-١-٢ أ وفي علو يقل عن ١٥٠ مترا (٥٠٠ قدم) فوق الارض أو الماء أو الجواجز .

مذكرة : راجع الفقرة ٦-١-٢ - بخصوص الارتفاعات الدنيا المحددة للطيران المتم بالآلات .

٤-١-٣ - مستويات الرحلة :

ان مستوى الرحلة الذى يجب أن يتم فيه الطيران أو جزء من الطيران يعبر عنه :

أ (بمستوى الطيران وهو الذى تتم فيه الرحلة والذى يبلغه المركب الجوى اذا كان يطير في مستوى يعادل أو يفوق أدنى مستوى الطيران الممكن استعماله .

ب (بالارتفاع أو بالعلو وهو الذى يكون عند مرحلة الوصول أو الذهاب حسب الحالة اذا كان المركب الجوى في ارتفاع ناقص عن ارتفاع التحول .

٤-١-٤ - رمي الاشياء أو نضح السوائل

يجب ألا يرمى أو ينضح شيء من مركب جوى أثناء الطيران ، الا اذا صدر اذن بذلك من مدير الطيران المدني .

٤-١-٥ - الجبر :

يجب ألا يكون أى مركب جوى أو شيء آخر مجرورا من طرف مركب جوى الا طبقا للمقتضيات المفروضة من طرف السلطة المختصة .

٤-١-٦ - الهبوط بالمظلة :

لا ينجز هبوط بالمظلة في غير حالة القوة القاهرة الا طبقا للمقتضيات المفروضة من طرف السلطة المختصة .

٤-١-٧ - الحركات البهلوانية الجوية :

يجب عدم انجاز أية حركة بهلوانية يقوم بها مركب جوى الا ضمن الكيفيات المحددة من طرف السلطة المختصة .

٤-١-٨ - تقييدات تتعلق بالجال الهوائي :

يجب ألا تطير المراكب الجوية داخل المجال الهوائي الذى فرضت عليه تقييدات تتعلق بالطيران ونشرت عنها بصفة رسمية ، معلومات ، الا اذا كانت سائرة على مقتضى هذه التقييدات أو باذن من السلطة المختصة للدولة التى فرضت هذه التقييدات .

٤-١-٩ - الوقاية من المصادمات :

مذكرة : يجب عدم ارخاء حبل التيقظ المزاوول على ظهر المراكب الجوية أثناء طيرانها أو حركاتها المتممة في ساحة المناورات بمطار وذلك لتلافي أخطار المصادمات .

٤-١-٢-١ - القرب :

٤-١-٢-١-١ - يجب ألا يسير مركب جوى على مقربة من مركب جوى آخر ، يمكن أن يترتب عنها خطر مصادمة .

٤-١-٢-٢ - يجب ألا تطير مراكب جوية في تشكيلية الا بعد اتفاق سابق يتم بينها .

٤-١-٢-٣ - أولوية المرور :

يحتفظ المركب الجوى الذى له أولوية المرور باتجاهه

للمراكب الجوية في حالة هبوط او التي تنجز تقريبا الانتهاء .

٤-٢-٢-٢-٤ - وإذا اقترب مركبان جويان او عدة مراكب جوية من مطار بقصد الهبوط ، فعلى الطائرة المتحركة السطوح الموجودة في الارتفاع الاعلى ان تترك اولوية المرور للطائرة التي تكون في الارتفاع الادنى ، غير انه لا يجب على هذه الطائرة الاخيرة ان تحتج بهذه القاعدة لتضع نفسها امام طائرة اخرى تكون على وشك انجاز تقريبا الانتهاء ، او لتجاوزها ، غير انه يجب على الطائرة المدفوعة بمحركات ان تترك اولوية المرور للطائرات الشراعية .

٤-٢-٢-٢-٤ - الهبوط المستعجل :

يجب على كل طيار يعلم ان مركبا جويا آخر مضطر الى الهبوط ان يترك له اولوية المرور .

٤-٢-٢-٣ - الانوار النظامية للمراكب الجوية :

يجب على المراكب الجوية التي تكون في حالة طيران او المتحركة في ساحة المناورات لمطار ، ان تحمل بين غروب الشمس وشروقها الانوار المحددة في الدليل ب والا تحمل أي نور آخر يمكن ان يختلط مع احد الانوار المحددة في هذا الدليل .

مذكرة :

راجع الفقرة ٤-٢-٦-٢ بخصوص المراكب الجوية العائمة .

٤-٢-٤ - الطيران الوهمي بالالات :

يجب على كل مركب جوى الا يطير ضمن احوال وهمية للطيران بالالات الا اذا :

١ () كان المركب الجوى مجهزا بمقود مزدوج وفي حالة حركة جيدة ،

ب () وكان يحتل طيار كفاء مقعد القيادة الذي يمكن له به ان يتدخل كطيار حيطة بالنيابة عن الشخص الذي تولى القيادة ضمن الاحوال الوهمية للطيران بالالات ويجب ان يكون لطيار الحيطة مجال نظر كاف الى الامام وعلى كل من جانبي المركب الجوى ،

والا فيجب ان يحتل راصد كفاء متصل بطيار الحيطة مكانا على ظهر المركب من حيث يمكن له ان يتم بكيفية مرضية مجال نظر طيار الحيطة بمجال نظره الخاص .

٤-٢-٥ - المناورات في مطار او في جوار المطار :

٤-٢-٥-١ - يجب على كل مركب جوى يتحرك في مطار او في جوار مطار سواء كان في منطقة حركة السير لمطار ام لا ان :

١ () يراقب حركة سير المطار لتجنب الاصطدامات ،

ب () يندمج في مدار مرور المراكب الجوية الاخرى التي تكون في حالة تحرك او يتنحى منها ،

وبسرعته ، غير انه لا يعفى الطيار قائد المركب الجوى ، بموجب أى مقتضى من مقتضيات هذه النظم ، من الزامية اتخاذ التدابير الاكثر صلاحية لتلافى المصادمات .

ويجب على كل مركب جوى يوجد ، وفقا للقواعد التالية ، في ضرورة ترك اولوية المرور لمركب جوى آخر ، ان يتجنب المرور فوقه أو تحته أو امامه ، الا أن يكون على مسافة كافية .

٤-٢-١ - مراكب جوية تتقارب وجها لوجه :

عندما يتقارب مركبان جويان وجها لوجه أو يكادان يتقاربان ويكون هناك خطر مصادمة ، ينحرف كل منهما الى اليمين .

٤-٢-٢ - الطرق المتقاربة :

اذا تابع مركبان جويان موجودان تقريبا في نفس الارتفاع طريقين متقاربين ، فيجب على الذى يرى الآخر عن يمينه أن يتنحى عن طريقه ، غير أن :

١ () الطائرات المتحركة السطوح والمدفوعة بمحركات تترك اولوية المرور للطائرات الشراعية وللمناطد المستطيلة والكروية ،

ب () والمناطد المستطيلة تترك اولوية المرور للطائرات الشراعية وللمناطد الكروية ،

ج () والطائرات الشراعية تترك اولوية المرور للمناطد الكروية ،

د () والمراكب الجوية المدفوعة ، بمحركات تترك اولوية المرور للمراكب الجوية التي ترى جارة مراكب جوية اخرى او اشياء غيرها .

٤-٢-٢-٢ - التجاوز

المركب الجوى الذى يتجاوز هو مركب جوى يقترب من مركب جوى آخر من الخلف وحسب مسار يشكل مع مستوى تناظر هذا الاخير زاوية تبلغ اقل من ٧٠ درجة ، بمعنى انه يكون ، بالقياس الى المركب الآخر ، في وضع يستحيل عليه أن يرى ليلا أى واحد من انوار تحديد الوضع المعينة في الفقرتين أ ، ب من الباب ١-١-أ-ب من الدليل ب . وعندما يتجاوز مركب جوى مركبا جويا آخر تكون لهذا الاخير اولوية المرور ويجب على المركب الجوى المتجاوز ، كيفما كان سائرا ، في صعود أو هبوط أو في طيران أفقي ، ان يتنحى عن مسار المركب الجوى الآخر ، وذلك بأن ينحرف الى اليمين ولا يعفى المركب المتجاوز بموجب أى تعديل لاحق يقع في وضعية المركبين الجويين من هذا الواجب وذلك الى أن يتجاوز تماما المركب الجوى الآخر ويفوته .

٤-٢-٢-٤ - الهبوط :

٤-٢-٢-١ - ان المركب الجوى الموجود في حالة طيران او السائر في الارض او على الماء يترك اولوية المرور

الفقرة ٢ من الذيل ب وذلك مالم تكن هذه المراكب موجودة في منطقة تكون موضوع اعفاء خاص ، ويجب الا تكون هذه المراكب الجوية حاملة لاي نور آخر يمكن ان يختلط بالانوار المفروضة في الذيل ب .

٤-٢-٦-٣- في المناطق التي يطبق فيها النظام الدولي لمنع حدوث المصادمات في البحر ، تخضع المراكب الجوية التي تتحرك في الماء ، للتعليمات المبينة في الفقرة ٤-٢-٦-١ وفي الفقرة ٤-٢-٦-٢ وللمقتضيات الاخرى المطبقة في نفس النظام .

مذكرة :

يتضمن النظام الدولي الخاص بمنع المصادمات في البحر ، الذي وضعه المؤتمر الدولي لانتقاذ الحياة الانسانية في البحر ، التفاصيل عن اجراءات الطائرات المائية وتجهيزاتها .

٤-٣-٣- معلومات عن الطيران

٤-٣-١- خطة الطيران

٤-٣-١-١- وضع خطة الطيران

٤-٣-١-١-١- ترسل في شكل خطة طيران ، المعلومات المتعلقة بطيران او بجزء من طيران ينوي اتمامه والتي يجب تقديمها الى احد عناصر حركة السير الجوي قبل الذهاب او اثناء الطيران .

٤-٣-١-١-٢- الزامية ايداع خطة الطيران .

يجب ان تودع خطة الطيران قبل :

أ (كل طيران يتم بالرؤية V.F.R. او كل جزء من طيران يتم بنفس الطريقة ،

ب (كل طيران يتم بالالات ،

ج (كل طيران يجب اتمامه في النواحي المعينة او يجب على المركب الجوي ان يدخل خلاله في نواح معينة او يتبع طرقا معينة او يجتاز حدود التسهيل خدمة مصلحة الانذار وعمليات البحث والانتقاذ او لاصدار اعلان سابق قصد التعرف على هوية الطائرة .

مذكرة :

تستعمل عبارة « خطة الطيران » للدلالة على المعلومات الكاملة المتعلقة بجميع العناصر التي يتكون منها وصف خطة الطيران المتعلقة بمجموع الطريق المقرر اتباعها ، او للدلالة على المعلومات الموجودة بعدد محدود وذلك اذا كان الامر يتعلق بالحصول على اذن باتمام جزء قصير من الطيران كاجتياز طريق جوى مثلا او كالاغلاق من مطار مراقب او كالهبوط فيه .

ج (يتم جميع الانعطافات الى اليسار اذا كان آخذا في التقرب وبعد الاقلاع الا اذا صدرت له تعليمات مخالفة ،
د (يهبط ويقلع تجاه الريح ، الا اذا لزم اتخاذ اتجاه آخر تفرضه سلامة المدرج وتشكلاته او ضرورة حركة السير الجوي .

مذكرة : ١-

راجع الفقرة ٤-٥-٥-١-

مذكرة : ٢

يجوز تطبيق قواعد اضافية في مناطق حركة السير لمطار .

٤-٢-٦- مناورات على سطح الماء :

٤-٢-٦-١- اذا اخذ مركبان جويان او مركب جوى وسفينة يتقرب احدهما من الآخر وكان يوجد خطر مصادمة فيجب على طيار المركب الجوي ان يتحرك بتحفظ اخذا بعين الاعتبار الظروف وخاصة امكانيات المراكب الجوية او السفينة .

٤-٢-٦-١- الطرق المتلاقية :

اذا كان مركب جوى يتقرب او يكاد يتقرب مواجهة من مركب او سفينة فيجب عليه ان يسلم لهما المر ويبقى على مسافة منهما .

٤-٢-٦-١-٢- التقرب مواجهة :

اذا كان مركب جوى يتقرب او يكاد يتقرب مواجهة من مركب جوى آخر او من سفينة فيجب عليه ان يغير اتجاهه الى اليمين ويبقى على مسافة منهما .

٤-٢-٦-١-٣- التجاوز :

تكون اولوية المرور للمركب الجوي او السفينة التي تم تجاوزها ، وعلى المركب الجوي المتجاوز ان يغير اتجاهه ويبقى على مسافة منها .

٤-٢-٦-١-٤- الهبوط على الماء والاقلاع منه :

يجب على كل مركب جوى يهبط على سطح الماء او يقلع منه ان يبتعد بقدر الامكان من جميع السفن ويتجنب عرقلة سيرها .

٤-٢-٦-٢- الانوار النظامية للمراكب الجوية العائمة :

يجب على جميع المراكب الجوية العائمة ان تحمل من غروب الشمس الى طلوعها او خلال مدة يمكن ان تحددها السلطة المختصة بين غروب الشمس وطلوعها ، الانوار المفروضة في

٤-٣-١-٢- مضمون خطة الطيران

٤-٣-١-٢-١ يجب أن تتضمن خطة الطيران المعلومات التي تراها السلطة المختصة لازمة والواردة بعده .

- نموذج خطة الطيران ،

- هوية الطائرة ،

- نوع الراديو ،

- نوع الطيران ،

- نموذج المركب الجوي ،

- ساعة الذهاب (راجع المذكرة ١) ،

- مطار الذهاب (راجع المذكرة ٢) ،

- الطريق الواجب اتباعه ،

- مطارات الهبوط المقررة ،

- السرعات الحقيقية ،

- مستويات الرحلة (راجع المذكرة ٣) ،

- وقت الطيران المقرر لكل جزء من الطريق ،

- مطارات التخلص ،

- مدة الطيران المتوقعة الى اول مطار للهبوط المتوقع ،

- مدى استقلال الطائرة ،

- الترددات اللاسلكية للارسال والاستقبال ،

- المساعدات لصالح الملاحة والتقرب ،

- عدد الاشخاص الموجودين على متن الطائرة ،

- اسم الطيار قائد المركب الجوي ،

- هوية المستغل ،

- تجهيز الانقاذ والبقاء على الحياة ،

- معلومات مختلفة .

مذكرة ١ - ان الخبر الذي يجب ارساله فيما يخص خطط الطيران المذاعة اثناء الرحلة الجوية ، هو ساعة المرور فوق اول نقطة من الطريق التي تنطبق عليها خطة الطيران .

مذكرة ٢ - ان ساعة الذهاب المقررة في خطة الطيران هي الساعة التي يكون المركب الجوي مستعدا فيها لمفادرة ساحة الوقوف .

مذكرة ٣ - ان الخبر الذي يجب ارساله فيما يخص خطط الطيران المذاعة اثناء الرحلة الجوية هو النقطة الاولى من الطريق التي تنطبق عليها خطة الطيران .

مذكرة ٤ - ان لفظة « المستوى » الموجودة في فحوى

النص تدل ، فيما عدا عبارة « مستوى الطيران » على الموضع العمودي لمركب جوى ، مهما كان المستوى المرجع والوحدات المستعملة للتعبير عن هذا الموضوع ويعبر في الاتصالات الجوية الارضية عن المستوى بعبارة « الارتفاع » او « العلو » او « مستوى الطيران » وذلك حسب المستوى المرجع وضبط مقياس الارتفاع المستعملين في الناحية .

٤-٣-١-٣- وضع خطة الطيران :

٤-٣-١-٣-١ يجب ان تتضمن خطة الطيران ، مهما كان الغرض الذي اودعت لاجله ، المعلومات المناسبة والمتعلقة بمجموع المسير او بالجزء من هذا المسير الذي اودعت لاجله هذه الخطة . وتذكر هذه المعلومات فوق عناوين اللائحة المقدمة الذكر وذلك حتى عنوان « مدى استقلال الطائرة » .

٤-٣-١-٣-٢ وعلاوة على ذلك تتضمن خطة الطيران المعلومات المناسبة التي تذكر فوق جميع العناوين الاخرى من اللائحة المقدمة وذلك :

(ا) اذا تم ايداع هذه الخطة لاجل تسهيل خدمة مصلحة الانذار او عمليات البحث والانقاذ .

(ب) اذا تم ايداعها قبل ابتداء طيران يتم بالالات .

٤-٣-١-٤- التعديلات المدخلة على خطة الطيران :

ان جميع التعديلات المدخلة على خطة طيران مودعة لاجل اتمام طيران بالالات I.F.R. او طيران بالرؤية V.F.R. مراقب ، وذلك مع مراعاة مقتضيات الفقرة ٤-٥-٢-٢ وكذا التعديلات الهامة المدخلة على خطة طيران مودعة لاجل اتمام طيران بالرؤية غير مراقب تباع في اقرب وقت ممكن الى العنصر الذي يهمه الامر من مصالح حركة السير الجوي .

مذكرة - اذا تبين عند وقت الذهاب ان المعلومات المقدمة قبل الذهاب بشأن مدى اكتفاء الطائرة وعدد الاشخاص الموجودين على ظهرها ، خاطئة ، فيعتبر هذا الحدث تعديلا هاما مدخلا على خطة الطيران ويجب التنبيه عليه بهذه الصفة .

٤-٣-١-٥- اختتام خطة الطيران

٤-٣-١-٥-١ يحذر تقرير الوصول ويسلم مباشرة او يداع بالراديو في اقرب وقت ممكن بعد الهبوط ، الى العنصر الذي يهمه الامر من مصالح حركة السير الجوي التابعة لمطار الوصول وذلك عن كل طيران يشمل مجموع خط الرحلة او جزء الطيران الباقي اتمامه حتى الوصول الى المطار المقصود .

٤-٣-١-٥-٢ اذا عرضت خطة الطيران بقصد اتمام جزء فقط من الطيران غير الجزء الباقي اتمامه حتى مطار الوصول فتختتم خطة الطيران هذه عند الحاجة بتقرير مناسب يسلم الى العنصر المختص بمصلحة حركة السير الجوي المقصودة .

الاذن الذى منحه له مصلحة مراقبة حركة السير الجوى غير كاف . فله ان يطلب اذنا معدلا يمنح له بقدر الامكان .

٤-١-٥-٢- اذا طلب مركب جوى اذنا يتضمن اولوية فيجب وضع تقرير يقدم بناء على طلب ، الى عنصر مصلحة مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر ويبين اسباب هذا الطلب .

٤-٥-٢- مراعاة خطة الطيران

٤-١-٥-٢- يجب على كل مركب جوى ان يعمل بموجب خطة الطيران المحافظ عليها او بموجب التدابير التى يتضمنها الجزء الممكن تطبيقه من خطة الطيران المحافظ عليها والمودعة لاجل اتمام طيران مراقب . ما عدا فى الحالات التالية :

١ - تقديم طلب تعديل يليه اذن من عنصر مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر وذلك حسب ما هو منصوص عليه فى الفقرة ٤-٥-٢-٣ .

ب - وجود قوة قاهرة تتطلب عملا فوريا . وفى هذه الحالة يحاط عنصر مصلحة مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر . علما فى اسرع ما يمكن بعد اتخاذ التدابير المستعجلة ، بالاجراءات المتخذة وبان الامر يتعلق بتدابير مستعجلة .

ج - مخالفة غير مقصودة منصوص عليها فى الفقرة ٤-٥-٢-٢ .

٤-٥-٢-٢- مخالفات غير مقصودة

فى حالة مخالفة غير مقصودة يرتكبها مركب جوى اثناء طيران مراقب . بالنسبة الى خطة الطيران المحافظ عليها ، تتخذ التدابير التالية :

أ - الحيد بالنسبة الى الطريق :

اذا حاد المركب الجوى عن طريقه فيجب على الطيار ان يصحح اتجاهه فورا كي يلتحق بالطريق فى اقرب وقت ممكن .

ب - تنوع السرعة الحقيقية :

اذا اختلفت السرعة الحقيقية المتوسطة بين مستوى الرحلة وبين نقط ارسال التقارير أو أوشكت على أن تختلف أكثر أو أقل من ٥ ٪ بالنسبة الى القيمة المبينة فى خطة الطيران ، فيعلم بذلك عنصر مصلحة المراقبة الجوية الذى يهمه الامر .

ج - تعديل وقت الطيران المتوقع :

ان السرعة المبينة فى خطة الطيران لمدة الطيران المتوقع اتمامها حتى نقطة ارسال التقرير المعينة والمالية لنقطة اخرى او حتى مطار الهبوط المتوقع ، اذا كان يشوبها خطأ يتجاوز ثلاث دقائق ، وجب اشعار عنصر مصلحة مراقبة السير الجوى الذى يهمه الامر ، بالسرعة المصححة فى اقرب وقت ممكن .

٤-٥-٢-٣- طلب ادخال تعديل على خطة الطيران .

٤-١-٥-٢- واذا لم يوجد عنصر لمصالح حركة السير الجوى فى مطار الوصول . فيحرر تقرير الوصول عند الاقتضاء فى اقرب وقت ممكن بعد الهبوط ويبلغ بأسرع الوسائل الى اقرب عنصر لمصالح حركة السير الجوى .

٤-١-٥-٣- اذا كان الطيار يعلم ان وسائل الاتصال فى مطار الوصول غير كافية وانه لا يتوفر على وسائل اخرى ليوحه الى الارض تقرير الوصول . فيتعين عليه ان يتخذ التدابير التالية :

يجب عليه حينما قبل الهبوط ان يرسل اذا امكن ذلك . عن طريق الراديو الى العنصر الذى يهمه الامر من مصالح حركة السير الجوى . بلاغا يقوم مقام تقرير الوصول وذلك اذا كان مثل هذا التقرير مطلوبا ويرسل هذا البلاغ مبدئيا الى المحطة الطيرانية التى تقوم بالمواصلات مع عنصر مصالح حركة السير الجوى المكلف بمنطقة الانباء عن الطيران التى يسير فيها المركب الجوى .

مذكرة : وكلما كان تقرير الوصول مطلوبا . فان كل مخالفة لهذه المقتضيات يمكن ان تعرض مصالح حركة السير الجوى لاضطرابات خطيرة ويترتب عن ذلك مضاريف باهظة نتيجة اجراء عمليات بحث غير لازمة .

٤-٤-٤- الاشارات

٤-٤-٤-١- اذا لمح الطيار او تلقى اية اشارة من الاشارات الموصوفة فى الدليل ١ ، فانه يتخذ كل الاجراءات اللازمة للخضوع لجميع التعليمات المناسبة لهذه الاشارات والمبينة فى الدليل المذكور .

٤-٤-٢- اذا استعملت الاشارات الموصوفة فى الدليل ١ فيكون له المدلول المبين فى هذا الدليل ولا تستعمل تلك الاشارات الا فى الاغراض المبينة ولا تستعمل اية اشارة اخرى يخشى عليها ان تختلط بهذه الاشارات .

٤-٥-٤- مصلحة مراقبة حركة السير الجوى

٤-٥-٤-١- الاذن الصادر من مصلحة مراقبة حركة السير الجوى .

٤-٥-٤-١- قبل اتمام كل طيران مراقب او جزء من طيران يتم حسب القواعد المطبقة على الطيران المراقب ، يجب الحصول على اذن من مصلحة مراقبة حركة السير الجوى ويطلب هذا الاذن بواسطة عرض خطة الطيران على احد العناصر لمراقبة حركة السير الجوى .

مذكرة : ١ - لا يمكن ان تنطبق خطة طيران الا على جزء من الطيران وذلك لوصف الجزء من الطيران او الحركات الخاضعة لمراقبة حركة السير الجوى ويمكن ان لاينطبق الاذن الا على جزء من الطيران المحافظ عليه ويدل عليه مدى الاذن او ذكر مناورات معينة كالسير فى الارض او الهبوط او الاقلاع .

مذكرة : ٢ - اذا رأى الطيار قائد المركب الجوى ان

ان طلبات ادخال تعديل على خطة الطيران تتضمن المعلومات التالية :

أ - تغيير مستوى الرحلة :

تميز المركب الجوى ومستوى الرحلة المطلوب والقيمة المصححة لمدة الطيران المتوقعة (عند الاقتضاء) حتى نقطة ارسال التقرير المعينة والمالية لغيرها .

ب - تغيير الطريق :

١ () بلا تغيير المحل المقصود : نموذج خطة الطيران - تمييز المركب الجوى ، بيان الطريق الجديد مع بيان معطيات خطة الطيران المناسبة والمتمة ابتداء من الوقت والمكان اللذين يجب على المركب الجوى أن يغير فيهما طريقه - مدة الطيران المتوقعة ابتداء من نقطة تغيير الطريق الى المحل المقصود - جميع المعلومات الاخرى المناسبة .

٢ () مع تغيير المحل المقصود : نموذج خطة الطيران وتميز المركب الجوى وبيان الطريق الجديد مع بيان معطيات خطة الطيران المناسبة والمتمة ابتداء من الوقت والمكان اللذين يجب على المركب الجوى أن يغير فيهما طريقه - مدة الطيران المتوقعة ابتداء من نقطة تغيير الطريق الى المحل المقصود - جميع المعلومات الاخرى المناسبة .

٢ () مع تغيير المحل المقصود : نموذج خطة الطيران وتميز المركب الجوى وبيان الطريق الجديد مع بيان خطة الطيران المقابلة والمتمة ابتداء من الوقت والمكان اللذين يجب على المركب الجوى أن يغير فيهما طريقه حتى المحل المقصود وجميع المعلومات الاخرى المناسبة .

٤-٥-٣ - التقرير عن الوضع .

ان ساعة المرور ومستواه فوق كل نقطة لارسال تقرير معين او فوق النقط لارسال التقرير ، المعينة من طرف مصلحة مراقبة حركة السير الجوى وكذا جميع المعلومات الاخرى اللازمة يجب أن تداع عند الامكان ، بالراديو الى عنصر مصلحة مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر وفي عدم وجود نقطة لارسال تقرير عن الوضع ، تحرر التقارير عن الوضع في الفترات المقررة من طرف عنصر مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر او من طرف الحكومة التى يعينها الامر .

مذكرة : راجع المذكرة التى تلي تعريف « مستوى الرحلة »

٤-٥-٤ - توقف المراقبة .

عندما يكون مركب جوى يقوم بطيران مراقب ، قد هبط أو عندما يصبح غير خاضع لمصلحة مراقبة حركة السير الجوى ، وجب عليه أن يعلم بذلك ، في أقرب وقت ممكن ، عنصر مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر .

٤-٥-٥ - الاتصالات .

٤-٥-٥-١ - يجب على كل مركب جوى في حالة طيران مراقب أن يحافظ على اصفاء مستمر يجرى على ترددات الراديو المناسبة وأن يحقق عند الحاجة اتصالا ثنائيا مع عنصر مراقبة السير الجوى الذى يهمه الامر ، غير أنه اذا لم يتحقق هذا الاتصال - فعلى كل مركب جوى يكون موجودا في ضواحي مطار مجهز ببرج مراقبة مشغول - أن يقوم بالسهر الضرورى ليتلقى التعليمات التى يمكن أن توجه اليه بواسطة اشارات بصرية .

مذكرة : ان نظام «سلكال» او مجموعات مشابهة له للاشارات التلقائية تمكن من الاصفاء المستمر .

٤-٥-٥-٢ - توقف الاتصالات .

اذا حدث عطل في تجهيز الراديو لمركب جوى - يمنعه من الامتثال لمقتضيات الفقرة ٤-٥-٥-١ - فيجب عليه أن يمثل لاجراءات الاتصالات بالراديو المعمول بها وللجراءات من بين الاجراءات المذكورة بعده التى لا تزال مطبقة .

٤-٥-٥-٢-١ - يجب على المركب الجوى الموجود في الاحوال الجوية للطيران بالرؤية أن :

أ - يتابع طيرانه ضمن نفس الاحوال الجوية للطيران بالرؤية ،

ب - يهبط في أقرب مطار يناسبه ،

ج - ينبه بأسرع الوسائل ، عنصر مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر ، على وصوله .

٤-٥-٥-٢-٢ - اذا كان المركب الجوى يوجد ضمن الاحوال الجوية للطيران بالالات أو اذا أصبحت الاحوال الجوية بحيث يرى أنه يستحيل عليه متابعة طيرانه طبقا لمقتضيات الفقرة ٤-٥-٥-٢-١ (راجع المذكرة ١) ، فيجب عليه أن :

أ - يتابع طيرانه مع الامتثال لخطة الطيران المحافظ عليها وذلك حتى الاذن المبين ، اذا كان هذا الحد مغايرا لمطار الهبوط المقرر ، ثم يتابع المركب الجوى طيرانه طبقا للأغراض المعينة في خطة الطيران المحافظ عليها (راجع المذكرة ٢) .

ب - يضبط طيرانه بحيث يصل فوق ساحة المساعدة للملاحة المعينة التى تخدم مطار الهبوط المقرر ، في ساعة الوصول المتوقعة والمعينة في خطة الطيران المحافظ عليها أو في ساعة تكون اقرب ما يكون من هذه الاخيرة .

ج - وعندما يصل فوق ساحة المساعدة للملاحة المعينة في فقرة ب أعلاه ، يشرع في هبوطه عند ساعة التقرب الاخيرة المتوقعة التى أشعر بوصول مخابراتها اليه أو عند ساعة تكون اقرب ما يمكن من هذه ، واذا لم يتلق مخابرة عن اية ساعة تقرب متوقعة او اذا لم يشعر بوصول مخابراتها اليه ، فيشرع في هبوطه عند ساعة الوصول المستخرجة من

أن يلزم المستوى الاخير او المستويات الاخيرة المعينة التى أشعر بوصول مخابراتها اليه وذلك حتى النقطة المحددة فى الاذن ، ثم يلزم مستوى الرحلة أو مستويات الرحلة المبينة فى خطة الطيران المحافظ عليها (راجع المذكرة الواردة عقب تعريف « مستوى الرحلة ») .

مذكرة : ٣ - ان مصلحة مراقبة حركة السير الجوى المؤمنة للمراكب الجوية الاخرى السائرة فى المجال الهوائى المشار اليه ، مبنية على افتراض أن مركبا جويا يراعى ، فى حالة انقطاع الاتصالات اللاسلكية القواعد الموضحة فى الفقرة ٤-٥-٥-٢ .

قواعد الطيران بالرؤية :

المادة ٥ :

١-٥ - ان الطيران بالرؤية V.F.R. يتم ضمن احوال من الرؤية والمسافة تكون ، بالنسبة للغيوم ، مساوية على الاقل للاحوال المبينة فى الجدول ادناه ، وذلك فى عدم صدور اذن مخالف يتعلق بالطيران بالرؤية V.F.R. داخل مناطق المراقبة ، يصدره عنصر مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمه الامر .

خطة الطيران المحافظ عليها أو عند ساعة تكون أقرب ما يمكن من هذه الأخيرة .

د - ينفذ الاجراءات العادية الخاصة بالتقرب بالالات والمخصصة لمساعدة الملاحة المعينة ، ثم ،

هـ - يهبط ، ان أمكن ذلك ، ضمن الثلاثين دقيقة المولية لساعة الوصول المتوقعة أو لآخر ساعة التقرب المتوقعة التى أشعر بوصول مخابراتها اليه وذلك اذا كانت هذه الساعة لاحقة لساعة الوصول المتوقعة .

٤-٥-٢-٣ - ستحرر عن بعض المطارات التى لها وضعية أو نشاط خاص ، أوضاع خاصة تتعلق بها وتنتشر فى مطبوعات الاخبار الطيرانية .

مذكرة : ١ - ان الاحوال الجوية المبينة فى الفقرتين ٤-٥-٢-١ و ٤-٥-٢-٢ تدل على أن الاولى من هاتين الفقرتين تتعلق بجميع انواع الطيران المراقب وعلى ان الثانية تتعلق بأنواع الطيران المتم بالالات I.F.R. لاغير .

مذكرة : ٢ - اذا كان الاذن المتعلق بمستويات الرحلة لا يختص الا بجزء من الطريق ، فيجب على المركب الجوى

داخل المجال الهوائى المراقب فى ارتفاع :	خارج المجال الهوائى المراقب فى ارتفاع :
أعلى من : مساو أو ناقص عن :	أعلى من : مساو أو ناقص عن :

٩٠٠ متر فوق المستوى المتوسط للبحر أو ٣٠٠ متر فوق الارض اذا كانت هذه القيمة الاخيرة أكثر علوا

الرؤية أثناء الطيران	٨ كلم (*)	٨ كلم	٨ كلم	١٥ كلم (*)
المسافة بالنسبة للغيوم				
أ (أفقيا)	٥ كلم .	١٥ كلم	١٥ كلم	خارج الغيوم وعلى مرأى من الارض أو الماء
ب (عموديا)	٣٠٠ متر	٣٠٠ متر	٣٠٠ متر	

(*) غير أنه يجوز للطائرات العمودية أن تطير برؤية تقل أثناء الطيران عن ١٥ كلم وذلك اذا كانت تسير بسرعة تمكن من الرؤية فى وقته لكل مركب جوى آخر أو حاجز حتى تتجنب المصادمة .

أ - فيما بين غروب الشمس وشروقها .

ب - فوق مستوى الطيران البالغ رقم ٢٠٠ .

٥ - ٤ - ان الطيران بالرؤية فى وضع أفقى وفى علو ٩٠٠ متر فوق المستوى المتوسط للبحر أو ٣٠٠ متر فوق الارض ، اذا كانت الارض أكثر ارتفاعا ، يتم فى أحد المستويات المناسبة للطريقة المعينة فى جدول مستويات الرحلة من الذيل ج .

٥-٥ - يجب على كل مركب جوى يسير فى طيران بالرؤية أن يعمل بموجب مقتضيات الفقرة ٤ - ٥ اذا كان سائرا

٥-٢ - ماعدا حالة وجود اذن صادر من عنصر لمراقبة حركة السير الجوى ، يجب على كل مركب جوى ألا يقلع من مطار واقع فى منطقة مراقبة والا يهبط فى هذا المطار ولا يدخل فى منطقة حركة السير الجوى أو فى مدار سير هذا المطار :

أ - اذا كان السقف يقل عن ٤٥٠ مترا أو

ب - اذا كانت الرؤية فى الارض ناقصة عن ٨ كيلو مترات .

٥-٣ - ويجب على كل مركب جوى ألا يطير حسب قواعد الطيران بالرؤية :

بجوار مطارات مراقبة أو في قطاعات خاصة من المجال الهوائي المراقب .

٦-٥ - لا يمكن اتمام أى طيران بالرؤية من غير أن يكون المركب الجوى مجهزا بتجهيز راديو كهربائي يمكنه من ربط اتصال ثنائي مع مصالح مراقبة حركة السير الجوى التى يهملها الامر ، الا أن يحافظ على رؤية كاملة للأرض أو للماء .

٧-٥ - يجب على الطيار الذى ينفذ طيرانا طبقا لقواعد الطيران بالرؤية ويريد أن ينتقل الى تطبيق قواعد الطيران بالآلات أن :

أ - يبلغ التعديلات الواجب ادخالها على خطة الطيران المحافظ عليها الى من يهمل الامر وذلك اذا كانت خطة الطيران قد جرى ايداعها .

ب - يعرض خطة طيران على عنصر مصلحة مراقبة حركة السير الجوى الذى يهمل الامر وذلك اذا كان الطيران تتوفر فيه الشروط المحددة في الفقرة ٣-٤-١-١-٢-١ ويحصل على اذن قبل الشروع في الطيران على طريقة I.F.R. في الافق الجوى المراقب .

قواعد الطيران بالآلات :

المادة ٦ :

١-٦ - قواعد مطبقة على جميع أنواع الطيران المتمم

I.F.R. بالآلات

١-١-٦ - تجهيز المراكب الجوية .

تكون المراكب الجوية مجهزة بالآلات مناسبة وبأجهزة راديو للملاحة ملائمة للطريق الواجب اتباعه .

٢-١-٦ - العلو الأدنى .

يجب على المراكب الجوية أن تطير ، اذا لم تكن محتاجة الى الاقلاع أو الهبوط ومالم يصدر اذن خاص من السلطة المختصة ، في علو لا يقل عن ٤٥٠ مترا فوق أعلى الحاجز الموجود في شعاع ٨ كلم حول الموضع الذى يقدره المركب الجوى أثناء الطيران .

٣-١-٦ - متابعة بالرؤية لطيران يتم بالآلات .

١-٣-١-٦ - يجب على كل طيار يقرر متابعة طيرانه بالانتقال من تطبيق قواعد الطيران بالآلات الى تطبيق قواعد الطيران بالرؤية ، أن يشعر ، اذا لم يجر ايداع خطة طيران ، العنصر الذى يهمل الامر من مصالح حركة السير الجوى ، بالفناء الطيران المتمم بالآلات ويبلغ الى هذا العنصر التعديلات الواجب ادخالها على خطة الطيران المحافظ عليها .

١-٣-٢ - ان المركب الجوى الذى ينجز طيرانا حسب قواعد الطيران بالآلات ، كان موجودا ضمن الاحوال الجوية للطيران بالرؤية ، وجب عليه ألا يلفى طيرانه المتمم

بالآلات الا اذا توقع متابعة طيرانه خلال مدة غير قليلة ضمن احوال جوية غير منقطعة من الطيران بالرؤية وكان في نيته متابعة هذا الطيران ضمن هذه الاحوال .

٢-٦ - قواعد مطبقة على أنواع الطيران المتمم بالآلات I.F.R. داخل المجال الهوائي المراقب

١-٢-٦ - ان المركب الجوى الموجود في حالة طيران بالآلات اذا كان سائرا في المجال الهوائي المراقب ، وجب عليه أن يعمل بموجب مقتضيات الفقرة ٤-٥ .

٢-٢-٦ - ان مستويات الرحلة التى ستستعملها المراكب الجوية السائرة في طيران بالآلات داخل المجال الهوائي المراقب تكون محددة :

أ - في جدول مستويات الرحلة من الملحق ج .

ب - في الجدول المعدل لمستويات الرحلة وذلك اذا قرر ذلك طبقا لمقتضيات الملحق ج فيما يخص الطيران المتمم فوق مستوى الطيران ٢٩٠ .

غير ان الموافقة بين المستويات والطريق المحددة في هذه الجداول لا تنطبق كلما وردت في النشرات المناسبة للانباء الطيرانية أو في اذونات مراقبة حركة السير الجوى بيانات مخالفة .

٣-٦ - قواعد مطبقة داخل المجال الهوائي الموجودة فيه مصلحة استشارية .

يجب على الطيارين الذين ينفذون طيرانا بالآلات I.F.R. في المجال الهوائي الموجودة فيه مصلحة استشارية ، أن يعملوا بموجب المقتضيات التالية :

أ - اجراءات : يبلغ الى العنصر القائم بالمصلحة الاستشارية وضع المركب الجوى وكل تعديل يدخل على خطة الطيران وذلك بتطبيق الاجراءات المقررة فيما يخص الطيران بالآلات I.F.R. المتمم داخل المجال الهوائي المراقب .

ب - الشروط التى يتم ضمنها القيام بالخدمة رغمًا عن أن مقترحات المصلحة الاستشارية وأنباءها ليست لها قيمة تعليمات فان قادة المراكب الجوية يتعين عليهم اخبار العنصر القائم بهذه المصلحة بما اذا قبلوا الاجراءات المقترحة أم لا .

٤-٦ - قواعد مطبقة على الطيران بالآلات I.F.R. المتمم خارج المجال الهوائي المراقب .

١-٤-٦ - مستويات الرحلة .

يتعين على المركب الجوى خارج المجال الهوائي المراقب ، في طيران رحلة أفقى متمم بالآلات ، أن يتخذ مستوى رحلة يناسب طريقه المغنطيسي وذلك حسبما هو مبين في جدول مستويات الرحلة من الدليل ج .

مذكرة : راجع المذكرة الواردة عقب تعريف « مستوى الرحلة » .

٦-٤-٢ - الاتصالات .

يجب على المركب الجوى الذى يسير فى طيران متمم بالآلات أن يحافظ على الاصغاء للترددات الرادية المناسبة ويحقق عند الاقتضاء اتصالات ثنائية مع عنصر مصالح حركة السير الجوى الذى يقوم بمصلحة الاعلام بالطيران .

مذكرة : - راجع المذكرة الواردة بعد الفقرة ٤-٥-٥-١ .

٦-٤-٣ - التقرير عن الوضع .

يتعين على المركب الجوى الذى يسير فى طيران متمم بالآلات ، ان يطبق مقتضيات الفقرتين ٤-٣-١-١-٢-١ و ٦-٣-٢-١ ويجب عليه أن يبين ساعة ومستوى مروره فوق النقط لارسال التقارير المعينة ، أو فى عدها ، يبين وضعه فى الساعات التى يعينها العنصر المختص من مصالح حركة السير الجوى .

المادة ٧ : ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

وحرر بالجزائر فى ١٩ ربيع الاول عام ١٣٨٦ الموافق ٨ يوليو سنة ١٩٦٦ .

عبد القادر زعبيك

ذيل ١ - الاشارات

(مذكرة - راجع الفقرة ٤-٤)

١ - اشارة الخطر والاستعجال

مذكرة : ١ - لا يمنع اى مقتضى من مقتضيات هذا القسم على مركب جوى فى حالة خطر ، استعمال جميع الوسائل المتوفرة لديه للفت النظر وللتعريف بموضعه وطلب الاعانة .

مذكرة ٢ : ان التفاصيل المتعلقة بارسال اشارات الخطر واشارات الاستعجال توجد فى نشرة الانباء الطيرانية .

١-١-١ - اشارات الخطر .

١-١-١-١ - ان الاشارات بعده ، المستعملة مجموعة او منفصلة تدل على وجود خطر مهدد وقريب الوقوع وعلى طلب اغانة فورية :

١ (اشارة مذاعة بالبرق اللاسلكى أو بكل وسيلة أخرى للاشارة مكونة من مجموعة الاستغاثة S.O.S . . . - . . .) من رموز مورش .

٢ (اشارة مذاعة بالهاتف اللاسلكى ومكونة من كلمة « مايدى » .

٣ (صواريخ نارية أو قنابل تخرج منها انوار حمراء تطلق الواحدة تلو الاخرى فى فترات متقاربة .

٤ (صاروخ مضىء أحمر ذو مظلة .

مذكرة : ان المادة ٣٦ من نظام الاتصالات الرادية للاتحاد الدولى للاتحاد الدولى للنقل (راجع الارقام ١٤٦٣ و ١٤٦٥ و ١٤٦٦) تتضمن معلومات عن اشارات الانذار التى تطلق مجموعات الانذار الذاتى الراديو تليفونية والراديو تليفونية :

« ١٤٦٣ : تتكون اشارة الانذار الراديو تليفونية من سلسلة اثني عشر خطا صغيرا ترسل فى دقيقة واحدة ومدة كل خط أربع ثوان والفترة بين خطين متتابعين ثمانية واحدة ويجوز ارسال هذه الاشارة باليد غير أنه ينصح ارسالها بواسطة جهاز آلى » .

« ١٤٦٥ : تتكون اشارة الانذار الراديو تليفونية من اشارتين منحرفتين انحرافا محسوسا على شكل جيب ولهما ترددات ممكن سماعها وتذاعان بالتناوب ويكون لاحدهما ترددات من ٢٢٠٠ هرتز وللأخرى ترددات من ١٣٠٠ هرتز وتذاع كل واحدة منهما فى مدة تبلغ ٢٥٠ جزءا من ألف الثانية » .

« ١٤٦٦ : اذا جرت اشارة الانذار تلقائيا بواسطة الراديو تلفون يجب أن تذاع بكيفية غير منقطعة طيلة مدة ثلاثين ثانية على الاقل ودقيقة على الاكثر . واذا أنتجت بوسئيل أخرى ، فيجب أن تذاع بكيفية غير منقطعة وممكنة عمليا طيلة مدة دقيقة واحدة » .

٢-١ - اشارات الاستعجال

١-٢-١ - ان الاشارات التالية ، المستعملة مجموعة او منفصلة ، تدل على أن مركبا جويا يريد أن ينبه على صعوبات تضطره الى الهبوط من غير أن يحتاج الى اغانة فورية :

١ (اشارات الاشعال والاطفاء المتكررة لمصابيح الهبوط .

٢ (اشارات الاشعال والاطفاء المتكررة لانوار تحديد الوضع ، تتم بكيفية يمكن بها التمييز بين هذه الاشارة وبين انوار الوضع ذات اللمعان .

١-٢-١-٢ - ان الاشارات التالية المستعملة مجموعة او منفصلة تدل على أن مركبا جويا له برقية استغاثة مستعجلة جدا ومعدة للارسال تتعلق بأمن مركب جوى أو سفينة أو مركبة أخرى أو بأمن كل شخص يوجد على ظهر المركبة أو يكون ظاهرا للعيان :

١ (اشارة مرسله بالبرق اللاسلكى أو بكل طريقة أخرى ومكونة من المجموعة XXX .

٢ (اشارة مرسله بالهاتف اللاسلكى ومكونة من كلمة « بان » .

٢ - اشارات بصرية مستعملة لانذار مركب جوى مدنى أنه يطير بدون اذن فى منطقة خاضعة للنظام أو ممنوعة أو خطرة ، أو أنه على وشك الدخول فى مثل هذه المنطقة .

ان سلسلة من القذائف تطلق ليلا أو نهارا فى فترات من

- عشر ثوان وتنتج عند الانفجار نجوما او انوارا حمراء وخضراء | مركب جوى آخر .
تدل على ان مركبا جويا يطير بدون اذن في منطقة ممنوعة
أو خاضعة للنظام أو خطرة أو انه على وشك الدخول في مثل
هذه المنطقة وأنه يجب عليه ان يتخذ التدابير اللازمة .
- ٣-١- اشارات المرور في المطار
٣-١- اشارات ضوئية واشارات بالصواريخ النارية
٣-١-١- مذكرة - يجوز ارسال هذه الاشارات من الارض أو من

اشارات موجهة من طرف مراقبة المطار		الاشارة
الى مراكب جوية في الارض	الى مراكب جوية في حالة طيران	
يؤذن لكم في الاقلاع توقفوا يؤذن لكم بالمرور اخلوا ساحة الهبوط الجارى استخدامها ارجعوا الى نقطة انطلاقكم في المطار	يؤذن لكم بالهبوط اتركوا المرور لمركب جوى آخر ولازموا المدار عودوا للهبوط (*) مطار خطر فلا تهبطوا اهبطوا في هذا المطار والتحقوا بساحة حركة المرور (*) لا تهبطوا في هذا الحين مهما كانت التعليمات السابقة	ضوء أخضر غير منقطع ضوء أحمر غير منقطع سلسلة من اللمعان الأخضر سلسلة من اللمعان الأحمر سلسلة من اللمعان الابيض نهم نارى له ضوء أحمر

(*) ان الاذن بالهبوط والاذن بالمرور سيلفان في الميعاد

التعيينات المفصلة المتعلقة بالمساعدات البصرية في الارض .

٣-٢-١ - منع الهبوط

ان لوحة مربعة حمراء أفقية ذات خطي زاوية أصفرين
تدل ، اذا كانت موضوعة في ساحة الاشارات ، على أن
الهبوط ممنوع وان المنع يمكن أن يستمر .

٣-٢-٢ - احتياطات خاصة يجب اتخاذها أثناء التقرب أو الهبوط

ان لوحة مربعة حمراء أفقية ذات خط زاوية واحد أصفر
تدل ، اذا كانت موضوعة في ساحة الاشارات ، على انه
بسبب الحالة الرديئة لساحة المناورات او بكل سبب آخر ،
يجب اتخاذ احتياطات خاصة أثناء التقرب أو الهبوط .

٣-٢-٣ - استعمال المدارج وطرق السير

٣-٢-٣-١ - ان لوحة أفقية بيضاء على شكل كرتي
حديد للتمرين تدل ، اذا كانت موضوعة في ساحة الاشارات،
على أنه يفرض على المراكب الجوية الهبوط والاقلاع والمرور
في المدارج وفي طرق السير لا غير .

٣-٢-٣-٢ - ان لوحة أفقية بيضاء على شكل كرتي
حديد للتمرين ، مشابهة للوحة المبينة في الفقرة ٣-٢-٣-١ ،
غير انها تتضمن شريطا اسودا يمر عموديا من القضيب
المعرض الموجود في كل من الطرفين المستديرين من شكل
كرتي الحديد ، يدل ، اذا كان موضوعا في ساحة الاشارات ،
على أنه يفرض على المراكب الجوية الهبوط والاقلاع في المدارج

٣-١-٢ - اشارات الاشعار بالوصول التي تصدرها المراكب الجوية .

١) في حالة الطيران

أ - في النهار :

بتحريك الجناحين .

مذكرة : - لا تستعمل هذه الاشارة في المسار الاصلي وفي
المسار النهائي للتقرب .

ب - في الليل :

باطفاء واشعال مصابيح الهبوط مرتين وفي عدم وجود
مصابيح الهبوط هذه باشعال واطفاء أنوار تحديد الوضع
مرتين .

٢) في الارض

أ - نهارا :

بتحريك الجناحين أو دفعة الاتجاه .

ب - ليلا :

باطفاء واشعال كشافات الهبوط مرتين وفي عدم وجود
مصابيح الهبوط باشعال واطفاء أنوار تحديد الوضع مرتين .

٣-٢ - اشارات بصرية في الارض

مذكرة : - راجع نشرة الانباء الطيرانية فيما يخص

سواء أكانت متممة بواسطة لوحات او قضبان ضوئية لمشاعل كهربائية .

٤-١-١- راجع نشرة الانباء الطيرانية ، فيما يخص التعيينات المفصلة المتعلقة بإشارات جهاز التنبيه .

ذيل ب - الانوار النظامية للمراكب الجوية

١ - الانوار النظامية للطائرات

مذكورة ١ : راجع الفقرة ٤-٢-٣ من الباب ٤ .

مذكورة ٢ : بصدد هذا الذيل .

أ - يكون محور الطائرة الطولي هو المحور الذى يوازى عند السرعة العادية للرحلة ، اتجاه الطيران ويمر على مركز الثقل للطائرة .

ب - ويكون مستوى الطائرة الافقى هو المستوى الذى يشمل المحور الطولي ويكون عموديا لمستوى تناظر الطائرة .

ج - ويكون المستويان العموديان هما المستويين الذين يقومان على المستوى الافقى المعروف عنه فى الفقرة ب .

١-١-١- انوار تحديد الوضع

١-١-١- ان انوار تحديد الوضع المرتبة طبقا للفقرة ٤-٢-٣-٣ هي الآتية :

أ - نور أحمر غير منقطع يضىء فوق وتحت المستوى الافقى وفى زاوية تبلغ ١١٠ درجات تقاس الى اليسار ابتداء من المقدمة .

ب - نور اخضر غير منقطع يضىء فوق وتحت المستوى الافقى وفى زاوية تبلغ ١١٠ درجات تقاس الى اليمين ابتداء من المقدمة .

ج - نور أبيض غير منقطع يضىء فوق وتحت المستوى الافقى الى المؤخرة و فى زاوية تبلغ ١٤٠ درجة موزعة بالتساوى الى اليمين والى اليسار .

١-١-٢- يجوز ان تكون الانوار الموصوفة فى الفقرة ١-١-١-١ انوارا متصلة او انوارا ذات لمعان .

١-١-٢-١- اذا كانت الانوار الموصوفة فى الفقرة ١-١-١-١ انوارا ذات لمعان ، فيمكن ان يركب ، علاوة على ذلك ، احد النورين المذكورين بعده او كلا النورين معا :

أ - نور خلفي أحمر يتناوب لمعانه مع لمعان النور الخلفي الأبيض ،

ب - نور أبيض يرى فى كل نقطة ويتناوب لمعانه مع لمعان الانوار الموصوفة فى الفقرة ١-١-١-١ (أ، ب، ج) .

١-١-٢-٢- اذا كانت الانوار الموصوفة فى الفقرة ١-١-١-١ انوارا غير منقطعة ، فيجوز ان يركب علاوة عليها نور واحد او عدة انوار حمراء ذات لمعان يرى بقدر الامكان فى كل نقطة والى غاية ٣٠ درجة فوق او تحت مستوى الطائرة الافقى .

فقط ، غير انه يجوز ان تمام المناورات الاخرى فى كل مكان آخر غير المدارج وطرق السير .

٣-٢-٤ - ساحة المناورات الغير صالحة للاستعمال

تبين صلبان من لون واحد لامع المناطق الغير صالحة لمناورات المراكب الجوية ويفضل ان يكون لونها أبيض وتوضع أفقيا فى ساحة المناورات .

٣-٢-٥ - اتجاه الهبوط والاقلاع

٣-٢-٥-١ - ان الاشارات المبينة بعده والمستعملة مجموعة او منفصلة ، تهدى المراكب الجوية الى اتجاه الهبوط أو الاقلاع وذلك حسب الصورة التالية :

ان الحرف T الذى هو رمز للهبوط أفقى من لون أبيض أو برتقالى ويدل على الهبوط والاقلاع فى الاتجاه الموازى للخط العمودى للحرف T والى جهة الخط الاعتراضى من هذا الحرف .

مذكورة : - يكون هذا الحرف ، اذا استعمل ليلا ، اما مضاء واما محددا بأنوار بيضاء .

٣-٢-٦ - السير الى اليمين

ان صليبا مزدوجا أبيض موضوعا وضعا أفقيا فى ساحة الاشارات أو موضوعا وضعا أفقيا فى طرف المدرج أو فى طرف الشريط الجارى استخدامه ، يدل على أن الانعطافات يجب انجازها الى اليمين قبل الهبوط وبعد الاقلاع .

٣-٢-٧ - مكتب المدرج التابع لمصالح السير الجوى

ان الحرف C من لون اسود المرسوم على خلفية صفراء ، والموضوع وضعا عموديا ، يدل للمراكب الجوية الموجودة فى ساحات المناورات على المكان الذى يتم فيه ارسال التقارير المتعلقة بمصالح حركة السير الجوى .

٣-٢-٨ - تحليقات جارية تقوم بها طائرات شراعية

ان صليبا مزدوجا أبيض موضوعا وضعا أفقيا فى ساحة الاشارات ، يدل على ان المطار مستخدم من طرف طائرات شراعية وان تحليقات جارية به .

٤ (اشارات السير فى الارض

٤-١ - اشارات موجهة من طرف جهاز التنبيه الى مركب جوى موجود فى ساحة المناورات

مذكورة : ١- ان الاشارات مهيأة ليستعملها جهاز تنبيه موضوع تجاه المركب الجوى ، و :

أ - فى حالة المراكب الجوية ذات شراع ثابت ، فى مقدمة طرف الجناح الايسر وعلى مرأى من الطيار .

ب - وفى حالة الطائرات العمودية ، فى المكان الذى يراه الطيار ، أكثر من غيره .

مذكورة : ٢ - ان الاشارات لها دائما نفس الدلول

مذكّرة : ان النور او الانوار الحمراء ذات اللمعان والموصوفة في الفقرة ١-٢-٢-٢- تدعى عموما أنوارا لمنع الاصطدامات .

١-١-٣- ان القوة الدنيا للأنوار الموصوفة في الفقرة ١-١-١- هي التالية :

النور
الاحمر الامامي الايسر ٥

الاخضر الامامي الايمن ٥
الابيض الخلفى ٣
١-١-٤- وعلاوة على ذلك اذا كانت أنوار تحديد الوضع موجودة على بعد أكثر من ٨٠ (٦ اقدام) من طرف الجنحين ، فيجوز تركيب أنوار لحماية الجناح ، مكونة من أنوار غير منقطعة ولها الألوان المقررة في الفقرة ١-١-١- (أ ب) .

ذيل ج - جدول مستويات الرحلة

ان مستويات الرحلة الواجب مراعاتها ، اذا كان ذلك معينا في هذا الملحق ، هي المبينة فيما يلي :

الطريق المغنطيسي

من ١٨٠ درجة الى ٣٥٩ درجة						من ٠٠٠ درجة الى ١٧٩ درجة					
الطيران بالرؤية V.F.R.			الطيران بالالات I.F.R.			الطيران بالرؤية V.F.R.			الطيران بالالات I.F.R.		
الارتفاع		مستوى الرحلة	الارتفاع		مستوى الرحلة	الارتفاع		مستوى الرحلة	الارتفاع		مستوى الرحلة
اقدام	امتار		اقدام	امتار		اقدام	امتار		اقدام	امتار	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	٢٠٠٠	٦٠٠	٢٠	—	—	—	١٠٠٠	٣٠٠	١٠
٤٥٠٠	١٣٥٠	٤٥	٤٠٠٠	٢٠٠	٤٠	٣٥٠٠	١٠٥٠	٣٥	٣٠٠٠	٩٠٠	٣٠
٦٥٠٠	٢٠٠٠	٦٥	٦٠٠٠	١٨٥٠	٦٠	٥٥٠٠	١٧٠٠	٥٥	٥٠٠٠	١٥٠٠	٥٠
٨٥٠٠	٢٦٠٠	٨٥	٨٠٠٠	٢٤٥٠	٨٠	٧٥٠٠	٢٣٠٠	٧٥	٧٠٠٠	٢١٥٠	٧٠
١٠٥٠٠	٣٢٠٠	١٠٥	١٠٠٠٠	٣٠٥٠	١٠٠	٩٥٠٠	٢٩٠٠	٩٥	٩٠٠٠	٢٧٥٠	٩٠
١٢٥٠٠	٣٨٠٠	١٢٥	١٢٠٠٠	٣٦٥٠	١٢٠	١١٥٠٠	٣٥٠٠	١١٥	١١٠٠٠	٣٣٥٠	١١٠
١٤٥٠٠	٤٤٠٠	١٤٥	١٤٠٠٠	٤٢٥٠	١٤٠	١٣٥٠٠	٤١٠٠	١٣٥	١٣٠٠٠	٣٩٥٠	١٣٠
١٦٥٠٠	٥٠٥٠	١٦٥	١٦٠٠٠	٤٩٠٠	١٦٠	١٥٥٠٠	٤٧٠٠	١٥٥	١٥٠٠٠	٤٥٥٠	١٥٠
١٨٥٠٠	٥٦٥٠	١٨٥	١٨٠٠٠	٥٥٠٠	١٨٠	١٧٥٠٠	٥٣٥٠	١٧٥	١٧٠٠٠	٥٢٠٠	١٧٠
—	—	—	٢٠٠٠٠	٦١٠٠	٢٠٠	١٩٥٠٠	٥٩٥٠	١٩٥	١٩٠٠٠	٥٨٠٠	١٩٠
—	—	—	٢٢٠٠٠	٦٧٠٠	٢٢٠	—	—	—	٢١٠٠٠	٦٤٠٠	٢١٠
—	—	—	٢٤٠٠٠	٧٣٠٠	٢٤٠	—	—	—	٢٣٠٠٠	٧٠٠٠	٢٣٠
—	—	—	٢٦٠٠٠	٧٩٠٠	٢٦٠	—	—	—	٢٥٠٠٠	٧٦٠٠	٢٥٠
—	—	—	٢٨٠٠٠	٨٥٥٠	٢٨٠	—	—	—	٢٧٠٠٠	٨٢٥٠	٢٧٠
—	—	—	٣١٠٠٠	٩٤٥٠	٣١٠	—	—	—	٢٩٠٠٠	٨٨٥٠	٢٩٠
—	—	—	٣٥٠٠٠	١٠٦٥٠	٣٥٠	—	—	—	٣٣٠٠٠	١٠٠٥٠	٣٣٠
—	—	—	٣٩٠٠٠	١١٩٠٠	٣٩٠	—	—	—	٣٧٠٠٠	١١٣٠٠	٣٧٠
—	—	—	٤٣٠٠٠	١٣١٠٠	٤٣٠	—	—	—	٤١٠٠٠	١٢٥٠٠	٤١٠
—	—	—	٤٧٠٠٠	١٤٣٥٠	٤٧٠	—	—	—	٤٥٠٠٠	١٣٧٠٠	٤٥٠
—	—	—	٥١٠٠٠	١٥٥٥٠	٥١٠	—	—	—	٤٩٠٠٠	١٤٩٥٠	٤٩٠
—	—	—	الخ	الخ	الخ	—	—	—	الخ	الخ	الخ

* لا يؤذن بأنماط اي طيران بالرؤية فوق المستوى VFR ٢٠٠ .

ان وزير العمل والشؤون الاجتماعية ،

— بمقتضى القانون رقم ٦٢ - ١٥٧ المؤرخ في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٦٢ والرامي الى تمديد مفعول التشريع النافذ الى غاية ٣١ ديسمبر سنة ١٩٦٢ باستثناء مقتضياته المخالفة للسيادة الوطنية ،

وزارة العمل والشؤون الاجتماعية

قرار مؤرخ في ٢٤ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ١٠ سبتمبر سنة ١٩٦٦ يتعلق بالتأمين الاجتماعى الاختيارى

٢ - لارامل المؤمنين الاجباريين المتوفين والتابعين بتاريخ وفاتهم لاحد الانظمة المذكورة اعلاه ،

٣ - للاشخاص الذين الفي عنهم معاش التأمينات الاجتماعية الخاص بالعجز عن العمل .

المادة ٣ : ان نموذج طلب الانخراط في التأمين الاختيارى يجرى تحديده بقرار يصدره وزير العمل والشؤون الاجتماعية .

المادة ٤ : ان الاشخاص المذكورين في المادة ١ من هذا القرار الذين يرغبون في الاستفادة من التأمين الاختيارى ، يجب عليهم تقديم طلبهم في مهلة ستة اشهر المنصوص عليها في المادة ٢ من المرسوم رقم ٦٥ - ٤٦ المؤرخ في ١ شوال عام ١٣٨٤ الموافق ١٩ فبراير سنة ١٩٦٥ والا سقط حقهم .

المادة ٥ : يرتب قدماء المؤمنين حسب صنف دخلهم المطابق للاجور التى نتجت عنها تأديتات الحصص خلال ستة اشهر الاخيرة من العمل .

المادة ٦ : يرتب قدماء المؤمنين الاجباريين الخاضعين لنظام الضمان الاجتماعى للطلاب في الصنف المطابق للنسبة المئوية للاجر الاقل مبلغا .

ولا يمكنهم الانتساب للتأمين الاختيارى الا عن الامراض والامومة والوفاة .

المادة ٧ : ان مدد التأمينات المنقضية بعنوان التأمين الاختيارى تجمع عن الخطر المغطى مع التأمينات الخاصة بالتأمين الاختيارى ، فلا يترتب في أي حال عن ذلك حساب تعويض اضافي .

المادة ٨ : يجرى التسجيل بطلب من الصندوق الاجتماعى الذى يستلم الطلب ويدرسه .

فيخبر الصندوق الاجتماعى المعنيين بمبلغ الحصص ربع السنوية الواجب اداؤها والمهلة المحددة للدفع .

ويسلم الصندوق الاجتماعى لقاء تسديد الحصص وصلا يعتبر بمثابة شهادة بالدفع تنشأ بموجبها الحقوق الخاصة بالاغانات .

المادة ٩ : لا يجرى الشطب المنصوص عليه في المادة ١٤ من المرسوم رقم ٦٥ - ٤٦ المؤرخ في ١ شوال عام ١٣٨٤ الموافق ١٩ فبراير سنة ١٩٦٥ الا بعد توجيه رسالة مضمونة من قبل الصندوق الاجتماعى يكلف فيها المعنى بتسوية وضعه في الخمسة عشر يوما من استلام تلك الرسالة .

المادة ١٠ : يحق للمؤمن الاختيارى ان يطلب فسخ تأمينه بموجب رسالة مضمونة يوجهها الى صندوق الضمان الاجتماعى المنخرط فيه .

ويسرى مفعول الشطب ابتداء من اليوم الاول للشهر الذى

- وبمقتضى المرسوم رقم ٦٥ - ٤٦ المؤرخ في ١٨ شوال عام ١٣٨٤ الموافق ١٩ فبراير سنة ١٩٦٥ والمحددة بموجبه شروط الانتساب لحقوق التأمين الاختيارى وانشائها ،

- وبمقتضى القرار المؤرخ في ٢٤ يونيو سنة ١٩٥٤ والمتضمن تنظيم صناديق التأمين الاجتماعى في القطاع غير الفلاحي ولا سيما مادته الـ ١٢ ،

- وبمقتضى المقرر رقم ٤٩ - ٤٥ الصادر عن المجلس الجزائرى والمتعلق بتنظيم طريقة التأمين الاجتماعى في الجزائر والذي اكتسى صبغة التنفيذ بموجب القرار المؤرخ في ١٠ يونيو سنة ١٩٤٩ والنصوص اللاحقة به .

- وبناء على اقتراح مدير التأمين الاجتماعى ،

يقرر ما يلي :

المادة الاولى : يجرى تسيير التأمين الاختيارى بواسطة الهيئات التابعة للنظام العام غير الفلاحي للضمان الاجتماعى .

المادة ٢ : يحق طلب الاستفادة من التأمين الاختيارى المنصوص عليه في المرسوم رقم ٦٥ - ٤٦ المؤرخ في ١٨ شوال عام ١٣٨٤ الموافق ١٩ فبراير سنة ١٩٦٥ .

١ - لقدماء المؤمنين الاجتماعيين الذين تتوقف شروط تبعيتهم الاجبارية :

- سواء للنظام العام للضمان الاجتماعى في المهن غير الفلاحية . والمؤسس بموجب المقرر رقم ٤٩ - ٤٥ الصادر عن المجلس الجزائرى والمطبق بموجب القرار المؤرخ في ١٠ يونيو سنة ١٩٤٩ .

- او للنظام الخاص بالضمان الاجتماعى للموظفين والمؤسس بموجب المقرر رقم ٤٩ - ٤٦ الصادر عن المجلس الجزائرى والمطبق بموجب القرار المؤرخ في ١٠ يونيو سنة ١٩٤٩ .

- او للنظام الخاص بالضمان الاجتماعى للمناجم . والمؤسس بموجب المقرر رقم ٤٩ - ٦٢ الصادر عن المجلس الجزائرى والمطبق بموجب القرار المؤرخ في ٢ غشت سنة ١٩٤٩ .

- او للنظام الخاص بالضمان الاجتماعى للسكك الحديدية والمؤسس بموجب القرار المؤرخ في ٢٠ يوليو سنة ١٩٥٠ .

- او للنظام الخاص بالضمان الاجتماعى للمؤسسات الكهربائية والغازية . والمؤسس بموجب القرار المؤرخ في ٣١ اكتوبر سنة ١٩٥٣ .

- او للانظمة الخصوصية للضمان الاجتماعى المسيرة بواسطة الصندوق الوطنى للتوفير بموجب القانون رقم ٦٤ - ٢٢٧ المؤرخ في ١ ربيع الثانى عام ١٣٨٣ الموافق ١٠ غشت سنة ١٩٦٤ .

- او للنظام الخاص بالضمان الاجتماعى للبحارة الصيادين والمؤسس بموجب المرسوم رقم ٦٣ - ٤٥٧ المؤرخ في ١٤ نوفمبر سنة ١٩٦٣ ،

يلي الطلب ويضمن عند اللزوم التسديد النسبي بعدد الشهور للخصص المسددة بعنوان ربع السنة المعبر .

المادة ١١ : في حالة الشطب او الفسخ فان الخصص المسددة عن فتراتنا بعنوان التأمين على الشيخوخة يجرى تسطيرها في الحساب لانشاء حق في المعاش ولاجراء حساب هذا المعاش .

المادة ١٢ : ان معدل الحصة تحدد تبعا للاخطار المضمونة كما يلي :

١٠ / عن مجموع الاخطار .

٤ / عن اخطار المرض والامومة والوفاة .

٦ / عن اخطار العجز الجسماني والشيخوخة .

المادة ١٣ : يجب على الصناديق الاجتماعية اتباع تسيير حسابي خاص في عمليات التأمين الاختياري المكلفة به .

المادة ١٤ : يكلف مدير الضمان الاجتماعي بتنفيذ هذا القرار الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

وحرر بالجزائر في ٢٤ جمادى الاولى عام ١٣٨٦ الموافق ١٠ سبتمبر سنة ١٩٦٦ .

عبد العزيز زرداني