

JOURNAL OFFICIEL

DE LA

REPUBLIQUE ISLAMIQUE

DE MAURITANIE



BIMENSUEL
Paraissant les 15 et 30
de chaque mois

15 Décembre 2013 55^{ème} année N°1301

SOMMAIRE

I - LOIS & ORDONNANCES

- 12 Novembre 2013** **Loi n° 2013 – 041** portant création d’une structure dénommée garde côte mauritanienne.....**948**
- 12 Novembre 2013** **Loi n° 2013 – 042** autorisant la ratification du contrat programme n° 02/MHA/SNFP signé en date du 16/06/2013 entre l’état mauritanien et la société nationale des forages et puits (SNFP) pour la période 2013 – 2016.....**949**

**Ministère de l'Équipement et des
Transports**

Actes Réglementaires

Arrêté n° 0319 du 07 Mars 2013 fixant les minima opérationnels applicables au niveau des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Article premier : Le présent arrêté fixe les minima opérationnels applicables au niveau des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Il est applicable aux entreprises de transport aérien public régies par la loi n°020 2011 du 27 février 2011 portant code de l'aviation civile et le décret portant application des dispositions de ladite loi.

Article 2 : Définitions

Dans le cadre de la détermination des minima opérationnels des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

L'Altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer, et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Altitude de franchissement d'obstacle (OCH) ou hauteur de franchissement d'obstacle (OCH).

Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH) : Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans référence visuelle.

Portée visuelle de piste ou RVR :

Distance jusqu' à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir

les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

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

Visibilité Météorologique Horizontale. C'est la plus petite des valeurs mesurées au cours d'un tour d'horizon de jour, la plus petite des distances dans le tour d'horizon auxquelles les objets remarquables non éclairés doivent être identifiables, et de nuit, la plus petite des distances dans le tour d'horizon auxquelles les objets remarquables éclairés doivent être identifiables.

Visibilité verticale :

Hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome à laquelle un ballon météorologique cesse d'être visible pour l'observateur qui la lâché.

Article 3 : Minima opérationnels d'aérodrome

Les minima opérationnels sont les valeurs qui définissent les limites d'utilisation d'un aérodrome. Ils sont exprimés sous forme d'altitude ou de hauteur minimale et de visibilité ou RVR minimale.

Pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin en fonction de la base des nuages.

Pour l'atterrissage avec approche classique, les valeurs sont exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/ hauteur minimale de descente (MDA ou MDH) et, au besoin, en fonction de la base des nuages, et

Pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/ hauteur de décision (DA ou DH) comme étant appropriée à la catégorie d'exploitation.

Article 4 : Catégories d'aéronefs

Les performances d'aéronefs ont une incidence directe sur la visibilité nécessaire pour toutes les manœuvres qui précèdent l'atterrissage. Cinq catégories d'aéronefs sont établies, pour constituer une base normalisée de comparaison entre la manœuvrabilité des aéronefs et les différentes procédures d'approche aux instruments. Le critère pris en compte pour la classification des aéronefs en catégorie est la vitesse indiquée au seuil. Les cinq (5) catégories d'aéronefs sont :

Catégorie A : moins de 169 km/h (91kt) vitesse indiquée (VI)

Catégorie B : 169 km/h (91kt) ou plus mais moins de 224 km/h (121 kt)

Catégorie C : 224kmh (121kt) ou plus mais moins de 261km/h (141 kt)

Catégorie D : 261 km/h (141kt) ou plus mais moins de 307 km/h (166 kt)

Catégorie E : 307 km/h (166kt) ou plus, mais moins de 391km/h (211 kt)

L'exploitant peut imposer à titre permanent une masse à l'atterrissage moins élevée, et utiliser cette masse pour déterminer la Vat si cela est approuvé par le Ministre chargé de l'aviation civile. La catégorie définie pour un avion donné sera une valeur permanente et donc indépendante des variations de l'exploitation quotidienne.

Restriction de catégorie et de vitesse, si les impératifs d'espace aérien sont critiques pour une certaine catégorie d'aéronef. Les procédures peuvent être basées sur des aéronefs de catégorie de vitesse inférieure, à condition que l'utilisation de la procédure soit limitée à ces catégories. ou encore, la procédure peut être désignée comme limitée à une certaine valeur maximale de VI un

segment donné, sans référence à une catégorie.

Article 5 : Minima de décollage

Les minima de décollage établis sont exprimés sous forme de visibilité ou RVR. Ils tiennent compte des facteurs propres à chaque aéroport qu'il est prévu d'utiliser (relief, obstacles) et des caractéristiques de l'avion (manœuvrabilité et performance de l'avion). Lorsqu'il existe un besoin spécifique de voir et d'éviter (absence de procédures de départ) les obstacles au départ et/ou à l'atterrissage forcé, le plafond doit être spécifié.

Il ne faut pas confondre minima de décollage avec minima météorologiques de départ exigés. Les minima météorologiques pour le début d'un vol à un aéroport donné ne devraient pas être inférieurs aux minima d'atterrissage à cet aéroport (à moins qu'on ne dispose d'un aéroport de décollage approprié pour le décollage). Les conditions météorologiques et les installations disponibles à l'aéroport de décollage pour le décollage devraient permettre l'atterrissage de l'avion. Il faut que l'avion soit capable de monter à une altitude qui assure une marge suffisante de franchissement d'obstacles et permettre la réception des signaux en route, et de s'y maintenir jusqu'à un aéroport de décollage pour le décollage qui devrait se trouver, par rapport à l'aéroport de départ :

Dans le cas d'un bimoteur à une distance ne dépassant pas la distance correspondant à une heure de vol à la vitesse de croisière sur un seul moteur, et

Dans le cas d'un avion équipé de trois moteurs ou plus à une distance ne dépassant pas la distance correspondant à deux heures de vol à la vitesse de croisière avec un moteur en panne.

Les minima de décollage établis par l'exploitant doivent être exprimés en valeurs

RVR Ou visibilité, non inférieures à celles spécifiées au tableau ci-après :

En visibilité ou RVR au décollage :

Cat: A, B, C 175m

Cat: D et E 300m

Article 6 : Minima d'approche et d'atterrissage:

A) Approche classique :

Les procédures d'approches classiques sont établies en fonction de l'utilisation de l'ILS sans alignement de descente (localiser uniquement), VOR, NDB,...

1) Le tableau ci-après donne les valeurs minimales liées au système pour les procédures d'approches classiques :

Minima système	
Installations	MDH la plus faible (ft)
ILS-GP-HS	250
VOR	300
VOR-DME	250
NDB	300

2

a) Hauteur minimale d'approche classique ou hauteur minimale de descente:

C'est la hauteur ou altitude au-dessous de laquelle l'avion ne doit pas descendre avant que les feux ou marques de seuil de piste ou de zone de toucher des roues ou de dispositif d'approche qui permettent d'identifier la piste soient en vue et que l'avion soit en position d'exécuter une descente normale à vue pour atterrir.

La hauteur minimale de descente, dans le cadre d'une approche classique n'est pas inférieure :

-à la hauteur de franchissement d'obstacle correspondant à la catégorie de l'avion considéré.

-ou au minimum du système

Dans le cas des manœuvres à vue (approche indirecte), les minima sont en principe plus

élevés que les minima fixés pour les autres types d'approche classique.

b) Visibilité minimale d'approche classique.

La visibilité minimale nécessaire au pilote pour acquérir la référence visuelle afin de descendre en sécurité et de manœuvrer jusqu'à l'atterrissage dépend de la catégorie de l'avion, de la MDA-MDH, des installations disponibles et de la nature d'approche classique exécutée (directe ou indirecte). Le pilote n'est pas autorisé à poursuivre son approche en dessous de la MDA-MDH, à moins qu'une des références visuelles concernant la piste qu'il est prévu d'utiliser ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote.

i) RVR correspondant aux approches classiques : Installations complètes.

MDH	Minima d'approche classique Installations complètes			
	RVR / Catégories d'avion			
	A	B	C	D
250—299(ft)	800 m	800 m	800 m	1200 m
300--449(ft)	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450—649(ft)	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 ft et plus	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

ii) RVR correspondant aux approches classiques Installations intermédiaires.

MDH	Minima d'approche classique Installations intermédiaires			
	RVR / Catégories d'avion			
	A	B	C	D
250—299(ft)	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300--449(ft)	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m

450—649(ft)	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 ft et plus	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

iii) RVR correspondant aux approches classiques-Installations de base

MDH	Minima d'approche classique Installations de base			
	RVR / Catégories d'avion			
	A	B	C	D
250—299(ft)	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300--449(ft)	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450—649(ft)	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 ft et plus	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

iii) RVR correspondant aux approches classiques-Pas de balisage lumineux d'approche

MDH	Minima d'approche classique Pas de balisage lumineux d'approche			
	RVR / Catégories d'avion			
	A	B	C	D
250—299(ft)	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300--449(ft)	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450—649(ft)	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 ft et plus	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

a) Installations complètes se composent des marques de piste, le balisage d'approche d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de piste, les feux de seuil de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

b) Les installations intermédiaires se composent des marques de piste, le balisage d'approche d'une longueur comprise entre 420 et 719 m les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement

c) Les installations de base comprennent les marques de piste, le balisage d'approche (HI-MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité (LI), les feux de bordure de piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

d) Pas de balisage lumineux d'approche s'applique aux pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de piste, avec feux de bordure de piste, feux de seuil et feux d'extrémité de piste.

B) approche de précision.

C'est une approche aux instruments avec guidage en site et en azimut par un système ILS-GP

a) Approche de précision catégorie I

C'est une approche de précision suivi d'un atterrissage avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) et une portée visuelle de piste (RVR) au moins égale à 550m.

Le pilote n'est pas autorisé à suivre une approche en dessous de la hauteur de décision de catégorie I à moins que les aides visuelles, mentionnées ci-après concernant la piste qu'il est prévu d'utiliser, ou la piste ou les deux à la fois soient visibles et identifiables par ce pilote.

Les feux ou marques de piste,

Les de l'aire de toucher des roues,

Le dispositif d'approche.

Les minima les plus faibles devant être utilisés par l'exploitant dans le cadre des opérations de catégorie I sont les suivants :

RVR pour une approche de catégorie I, installation et hauteur de décision associées.

Minima de catégorie I				
Hauteur de décision	Installations / RVR			
	Complète	Intermédiaire	de Base	Pas de balisage lumineux d'approche
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201 ft – 250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251 ft – 300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
300 ft et plus	800 m	900 m	1000 m	1200 m

Article 7 : Sont abrogées toutes les dispositions contraires au présent arrêté.

Article 8 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au journal officiel de la république islamique de Mauritanie.

Arrêté N° 0320 du 17 Mars 2013 relative à l'établissement et à la mise en œuvre d'un programme de sécurité sur piste.

Article premier :

Le présent arrêté a pour objet d'instaurer un programme de sécurité sur piste qui sera établi et mis en œuvre par les fournisseurs des services ANS et les gestionnaires des aérodromes.

Article 2 : dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SMS), les fournisseurs des services ATS et les gestionnaires des aérodromes doivent, chacun en ce qui le concerne, mettre en place un programme de sécurité sur piste qui englobe toutes les activités sur la plateforme aéroportuaire. Conformément aux éléments indicatifs du Doc 9870 de l'OACI (relatif à la prévention des incursions sur piste).

Ce programme s'articule autour des éléments ci-après :

- a) Constitution d'une équipe composée de :
 - représentants de l'exploitant de l'aérodrome,
 - fournisseurs de services de la circulation aérienne
 - entreprises de transport aérien ou les exploitants d'aéronefs,
 - associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne et
 - tout autre groupe qui participe directement aux opérations de surface.
- b) Objectifs : l'équipe devrait se fixer des objectifs qui amélioreront la sécurité des pistes.
- c) Mandat : un mandat générique doit être donné à cette équipe en vue d'améliorer la sécurité sur la piste.

Article 3 : Sont abrogées toutes les dispositions contraires au présent arrêté.

Article 4 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au journal officiel de la république islamique de Mauritanie.