

Arrêté du ministre du transport du 15 décembre 2010, fixant les règles techniques relatives à la circulation aérienne.

Le ministre du transport,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée par la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 et notamment ses annexes 2 et 11,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, et l'ensemble des textes qui l'ont modifié ou complété et notamment la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009 et notamment son article 78,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, telle que modifiée et complétée par la loi n° 2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le décret n° 86-836 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 91-86 du 14 janvier 1991, portant organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n° 98-1374 du 30 juin 1998, relatif à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu le décret n° 2007-1115 du 7 mai 2007, fixant les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage relatives aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique et à certains aérodromes à usage restreint,

Vu le décret n° 2009-1062 du 13 avril 2009, fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs,

Vu le décret n° 2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse,

Vu l'arrêté du ministre du transport et du tourisme du 18 janvier 1988 portant réglementation des vols à vue (VFR) dans la région d'information de vol de Tunis (FIR) tel que modifié et complété par l'arrêté du ministre du transport du 28 février 1994,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 10 mai 2007, fixant la limite maximale de la hauteur des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 26 octobre 2009 relatif au plan de vol.

Arrête :

Article premier - Pour l'application du présent arrêté, les expressions et les abréviations ci-dessous indiquées ont les significations suivantes :

Aérodrome contrôlé : Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Aéronef égaré : aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

Aéronef non identifié : C'est un aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été déterminée.

Atténuation du risque : ensemble des mesures prises pour maîtriser ou prévenir un danger et ramener le risque à un niveau tolérable ou acceptable,

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne : Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Capacité déclarée : Mesure de l'aptitude du système de contrôle de la circulation aérienne, ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influencer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne : Organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Centre de contrôle régional : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre d'information de vol : Organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Circulation aérienne : Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

Circulation aérienne générale : Ensemble des mouvements aériens des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation en vigueur applicable aux aéronefs civils.

Circulation à la surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aéroport, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aéroport : Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport et des aéronefs évoluant aux abords de cet aéroport.

Contrôle d'aéroport : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aéroport.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Espace aérien à service consultatif : Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Espaces aériens des services de la circulation aérienne : Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Gestion des courants de trafic aérien : Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées.

Gestion du trafic aérien. Ensemble des fonctions au bord et sol qui sont les services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien nécessaires pour assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs durant toutes les phases de l'exploitation.

Information de circulation : Renseignements donnés à un pilote commandant de bord par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Information aéronautique : Information résultant de l'assemblage, de l'analyse et du formatage de données aéronautiques.

Limite d'autorisation : Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Organisme de contrôle d'approche : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aéroports ou partant de ces aéroports.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aéroport.

Organisme des services de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Performance de communication requises RCP : énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Point de compte rendu : Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point de transition : Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Publication d'information aéronautique : Publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Référentiel géodésique : Ensemble minimal de paramètres nécessaire pour définir la situation et l'orientation du système de référence local par rapport au système ou cadre de référence mondial.

Région de contrôle : Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale : Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Région supérieure d'information de vol : Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au-dessus d'une limite spécifiée.

Risque : Combinaison de la probabilité ou de la fréquence d'occurrence d'un danger déterminé et de l'ampleur des effets de son apparition.

Route : Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route des services de la circulation aérienne : Route déterminée destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Sécurité : La situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.

Séparation aux procédures : Séparation utilisée dans le cadre du contrôle aux procédures.

Séparation radar : Séparation utilisée lorsque les renseignements sur la position des aéronefs sont tirés de sources radar.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, la séparation des aéronefs volant conformément à un plan de vol IFR.

Service de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne ou le service du contrôle de la circulation aérienne.

Service d'information aéronautique : Service chargé de fournir, dans une zone de couverture définie, l'information ou les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service du contrôle de la circulation aérienne : Service assuré dans le but :

1- de prévenir :

- a) les abordages entre aéronefs,
- b) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles,

2- d'accélérer et d'ordonner la circulation aérienne.

Service de radionavigation : service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Spécifications de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

Spécification RNP : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP.

Spécification RNAV : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV.

Système de surveillance des services de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs.

Système de gestion de la sécurité : Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Substances psychoactives : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Tour de contrôle d'aérodrome : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Type de RCP : étiquette représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

Usage de substances qui pose des problèmes : usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :

- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui, et/ou
- b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel social, mental ou physique.

Vol contrôlé : Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

ACAS : Système anticollision embarqué

ATC : contrôle de la circulation aérienne

ATFM : Gestion des courants de circulation aérienne

ATM : Gestion de la circulation aérienne

ATS : Services de la circulation aérienne

FIR : Région d'information de vol

IFR : Règles de vol aux instruments

PBN : la navigation fondée sur les performances

RCP : Performance de communication requise

RNAV : Navigation de surface

RNP : Qualité de navigation requise

SMS : Système de gestion de la sécurité

UTC : Temps universel coordonné

VFR : Règles de vol à vue

WGS-84 : Système géodésique mondial—1984

Titre Premier

Les règles de l'air

Art. 2 - Les règles de l'air s'appliquent :

- a) à tous les aéronefs civils évoluant dans les espaces aériens exploités par les organismes civils des services de la circulation aérienne,
- b) à tous les aéronefs d'Etat évoluant dans les espaces aériens exploités par des organismes civils des services de la circulation aérienne,
- c) aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation tunisiennes, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne sont pas contraires aux règles édictées par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

Services de la circulation aérienne

Les aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation tunisiennes, survolant des parties de la haute mer sont soumis aux dispositions du présent arrêté dans la mesure où ces dispositions ne sont pas contraires aux règles édictées par l'Etat, responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne dans ces parties de la haute mer en vertu d'un accord régional de navigation aérienne.

Art. 3 - En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aéroport, un aéronef doit être utilisé conformément aux règles générales. Lorsque l'aéronef est en vol, il doit être également utilisé selon le cas :

1. conformément aux règles de vol à vue, ou
2. conformément aux règles de vol aux instruments.

Les règles générales, les règles de vol à vue et les règles de vol aux instruments sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 4 - Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef. Toutefois, il ne peut déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des circuits d'un aéroport et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol du pilote commandant de bord doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion, au cas où le vol ne peut pas se dérouler comme prévu.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef décide en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en a le commandement.

Art. 5 - La personne qui assure des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il ressentira une diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Art. 6 - Les services de la circulation aérienne sont assurés par les organismes des services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs compris dans la circulation aérienne générale :

- Sur les aéroports publiés par la voie d'information aéronautique,
- A l'intérieur de l'espace aérien situé au-dessus du territoire tunisien,
- Dans les portions de l'espace aérien situé au dessus de la haute mer dans la région d'information de vol de Tunis à l'exclusion de certaines zones à statut particulier publiées par la voie d'information aéronautique.

Les organismes assurant les services de la circulation aérienne comprennent :

- le centre de contrôle régional,
- le centre d'information de vol,
- les organismes de contrôle d'approche,
- les tours de contrôle d'aéroports,
- les bureaux de piste des services de la circulation aérienne.

Ces organismes relèvent de l'office de l'aviation civile et des aéroports. La zone de compétence, les services à fournir par chaque organisme et les renseignements nécessaires pour permettre d'utiliser les services de la circulation aérienne sont publiés par la voie d'information aéronautique.

Art. 7 - Les services de la circulation aérienne ont pour fonctions :

- 1) de prévenir les abordages entre les aéronefs,
- 2) de prévenir les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire,
- 3) d'accélérer et ordonner la circulation aérienne,
- 4) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols,
- 5) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Art. 8 - Les services de la circulation aérienne comprennent les trois services suivants :

1) le service du contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux fonctions définies aux points 1, 2 et 3 de l'article 7 du présent arrêté, ce service étant lui-même subdivisé en trois, comme suit :

- le contrôle régional : pour les vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées au paragraphe 2 du présent article correspondant aux fonctions indiquées aux points 1 et 3 de l'article 7 du présent arrêté,

- le contrôle d'approche: pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ, correspondant aux fonctions indiquées aux points 1 et 3 de l'article 7 du présent arrêté,

- le contrôle d'aérodrome : pour la circulation d'aérodrome sauf pour les parties des vols indiquées au paragraphe 2 du présent article correspondant aux fonctions indiquées aux points 1, 2 et 3 de l'article 7 du présent arrêté.

2) le service d'information de vol correspondant aux fonctions définies au point 4 de l'article 7 du présent arrêté,

3) le service d'alerte correspondant aux fonctions définies au point 5 de l'article 7 du présent arrêté.

Art. 9 - La nécessité des services de la circulation aérienne doit être déterminée par les considérations suivantes :

- 1- types de trafic en cause,
- 2- densité de la circulation aérienne,
- 3- conditions météorologiques,
- 4- toutes autres conditions particulières.

Le fait que les aéronefs évoluant dans une zone donnée peuvent être dotés de systèmes anticollision embarqués (ACAS) ne joue aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.

Art. 10 - Lorsque des services de la circulation aérienne sont assurés dans des portions déterminées de l'espace aérien ou à des aérodromes déterminés, ces portions de l'espace aérien et ces aérodromes seront alors désignés suivant la nature des services de la circulation aérienne qui doivent être établis.

La désignation de portions déterminées d'espace aérien ou d'aérodromes déterminés est effectuée de la manière suivante :

– **Région d'information de vol :**

Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service d'information de vol et un service d'alerte seront appelées régions d'information de vol.

– **Régions de contrôle et zones de contrôle :**

Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir des services du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR seront appelées régions de contrôle ou zones de contrôle.

Les portions de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles il est établi que les vols VFR bénéficieront également du service du contrôle de la circulation aérienne, seront désignées comme espaces aériens de classes B, C ou D.

Les régions de contrôle et les zones de contrôle désignées feront partie de la région d'information de vol à l'intérieur de laquelle elles sont établies.

– **Aérodromes contrôlés :**

Aérodromes pour lesquels il est décidé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Art. 11 - Les espaces aériens ATS sont classés et désignés comme suit :

– **Classe A :** Seuls les vols IFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

– **Classe B :** Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

– **Classe C :** Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.

– **Classe D :** Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols, la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR, les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives à tous les autres vols.

– **Classe E :** Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux IFR, et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation.

La classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.

– **Classe F :** Les vols IFR et VFR sont admis, tous les vols IFR participants bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne, et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Là où est mis en œuvre un service consultatif de la circulation aérienne, cela est considéré normalement comme mesure temporaire seulement, en attendant qu'on puisse le remplacer par le service de contrôle de la circulation aérienne.

– **Classe G :** Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Le terme espace aérien contrôlé est un terme générique désignant les espaces aériens ATS des classes A, B, C, D et E.

Les classes d'espaces aériens utilisées dans la région d'information de vol de Tunis ainsi que les conditions applicables aux vols effectués dans chacune de ces classes sont portées à la connaissance des usagers par la voie d'information aéronautique.

Lorsque des espaces aériens ATS sont contigus dans le plan vertical, les vols qui se trouvent à un niveau commun doivent se conformer à la classe d'espace aérien moins restrictive et doivent recevoir les services qui s'appliquent à cette classe.

Art. 12 - Les services de la circulation aérienne doivent être assurés au moyen d'organismes institués et désignés comme suit :

1-Des centres d'information de vol doivent être institués pour assurer à l'intérieur des régions d'information de vol le service d'information de vol et le service d'alerte, à moins que cette fonction ne soit confiée à un organisme du contrôle de la circulation aérienne disposant d'installations appropriées pour s'acquitter de telles fonctions.

Cela n'empêche pas de déléguer à d'autres organismes le soin de fournir certains éléments du service d'information de vol. Les procédures et l'étendue de la délégation feront l'objet d'une lettre d'entente entre les parties concernées.

2-Des organismes du contrôle de la circulation aérienne doivent être institués pour assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur des régions de contrôle, des zones de contrôle et des aérodromes contrôlés.

Art. 13 - Les organismes assurant les services de la circulation aérienne et les espaces aériens desservis par ceux-ci doivent être identifiés comme suit :

– un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

– une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

– une zone de contrôle, une région de contrôle ou une région d'information de vol au moyen du nom du centre ou de l'organisme dont elle relève.

Ces désignations doivent être effectuées par décision du ministre du transport.

Art. 14 - Les spécifications de navigation fondée sur les performances utilisées dans la région d'information de vol de Tunis sont portées à la connaissance des usagers par la voie d'information aéronautique.

Lorsque des spécifications de navigation fondée sur les performances sont désignées, des limitations peuvent s'appliquer en raison de contraintes attribuables à l'infrastructure de navigation ou d'exigences particulières en matière de fonctionnalité de navigation.

Les spécifications de navigation fondée sur les performances doivent être compatibles avec les services de communications et de navigation et les services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

Art. 15 - Les types de RCP sont prescrits par l'office de l'aviation civile et des aéroports et la direction générale de l'aviation civile relevant du ministère de transport.

Le type de RCP prescrit doit correspondre aux services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

Art. 16 - Les modalités de création, d'identification et d'établissement des routes ATS, d'établissement des points de transition, d'établissement et identification des points significatifs et de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface sont définies par décision du ministre du transport .

Art. 17 - Les principes régissant la coordination entre les organismes des services de la circulation aérienne avec les parties suivantes :

- l'exploitant,
- les autorités militaires,

- l'administration météorologique, et
- le service d'information aéronautique.

Sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 18 - Les procédures relatives aux activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol, dans la région d'information de vol de Tunis, que ce soit au-dessus du territoire ou au-dessus de la haute mer, doivent être coordonnées avec les services compétents de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports conformément aux principes définis par décision du ministre du transport.

Art. 19 - Les données aéronautiques intéressant les services de la circulation aérienne doivent être déterminées, communiquées, classées et protégées conformément aux principes définis par décision du ministre du transport.

Art. 20 - Des altitudes minimales de vol sont déterminées pour chacune des routes ATS et région de contrôle situées dans la région d'information de vol de Tunis et doivent être portées à la connaissance des usagers par la voie d'information aéronautique.

Les altitudes minimales de vol doivent assurer une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées.

Art. 21 -

1- Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, doit bénéficier du maximum d'attention et d'assistance et doit avoir la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

2- Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700, ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite.

3- Les principes des facteurs humains doivent être respectés dans les communications entre organismes ATS et aéronefs en cas d'urgence.

4- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

5- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS en informeront immédiatement la Direction générale de l'aviation civile relevant du ministère du transport et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

Art. 22 - Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef est égaré, il doit prendre toutes les mesures nécessaires indiquées ci-après pour aider cet aéronef et assurer la sécurité du vol.

1- Si la position de l'aéronef n'est pas connue :

- a) s'efforcer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef,
- b) utiliser tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef,
- c) informer les autres organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui ont pu exercer une influence sur la navigation de l'aéronef,
- d) informer, conformément aux procédures convenues, les organismes militaires appropriés et leur communiquer les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré,
- e) demander aux organismes mentionnés en c) et d) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider, dans la mesure du possible, à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.

Les dispositions des paragraphes d) et e) s'appliquent également aux organismes ATS informés conformément aux dispositions du paragraphe c).

2- Lorsque la position de l'aéronef aura été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne doit :

- a) aviser l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre,
- b) fournir selon les besoins, à d'autres organismes ATS et aux organismes militaires appropriés des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui auront été données à celui-ci.

Art. 23 - Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne saura qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il doit s'efforcer de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en ont fait la demande conformément aux procédures adoptées sur le plan local. A cette fin, l'organisme des services de la circulation aérienne doit prendre celles des mesures ci-après qui conviendront dans les circonstances :

- 1- s'efforcer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef,
- 2- se renseigner au sujet du vol auprès des autres organismes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et leur demander d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef,
- 3- se renseigner au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demander d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef,
- 4- essayer d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région.

Dès que l'identité de l'aéronef aura été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne en informera, au besoin, l'organisme militaire approprié.

Si un organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'une intervention illicite, la Direction générale de l'aviation civile relevant du ministère du transport en sera immédiatement informée.

Art. 24 –

1- Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprendra qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il doit prendre celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :

- a) s'efforcer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté par tous les moyens dont il dispose, y compris le canal de communication d'urgence 121,5MHz, à moins que de telles communications ne soient déjà établies,
- b) informer le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté de l'interception en cours,

- c) entrer en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournir les renseignements disponibles sur l'aéronef,
- d) assurer la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin,
- e) prendre, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté,
- f) informer les organismes ATS qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance de ces régions.

2- Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprendra qu'un aéronef est l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il doit prendre celles des mesures ci-après qui conviennent selon les circonstances :

- a. informer l'organisme ATS qui dessert l'espace aérien dans lequel l'interception a lieu, en lui communiquant les renseignements disponibles qui aideront à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article,
- b. assurer la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme ATS approprié, l'organisme du contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

Art. 25 –

1- Les organismes des services de la circulation aérienne doivent utiliser le Temps Universel Coordonné (UTC) et doivent indiquer le temps en heures et minutes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit. Les organismes des services de la circulation aérienne doivent être équipés de chronomètres indiquant les heures, les minutes et les secondes et qui seront clairement visibles de chaque poste d'exploitation.

2- Il doit être procédé à la vérification des chronomètres et autres chronographes des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC. Les organismes des services de la circulation aérienne qui utilisent les communications par liaison de données doivent vérifier, selon les besoins, leurs chronomètres et autres chronographes afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

3- L'heure exacte doit être puisée auprès d'un observatoire ou auprès d'un autre organisme ayant obtenu l'heure exacte d'un observatoire.

4- Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome doit communiquer au pilote commandant de bord l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote commandant de bord de l'obtenir d'autres sources. En outre, les organismes des services de la circulation aérienne doivent indiquer l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure doit être vérifiée à une demi-minute près.

Art. 26 - L'emport et l'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude pression dans certaines portions définies de la région d'information de vol de Tunis se feront conformément à la réglementation en vigueur publiée par la voie d'information aéronautique.

Art. 27 -

1- Système de référence horizontal

Le système géodésique mondial-1984 (WGS-84) doit être utilisé comme système de référence horizontal (géodésique) pour la navigation aérienne. Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées doivent être exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

2- Système de référence vertical

Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre la hauteur liée à la gravité (altitude) et une surface appelée géoïde, doit être utilisé comme système de référence vertical pour la navigation aérienne.

3- Système de référence temporel

Le système de référence temporel utilisé pour la navigation aérienne est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC). L'emploi d'un système de référence temporel différent sera signalé par la voie d'information aéronautique.

Art. 28 - Les services compétents de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports doivent s'assurer que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radio téléphoniques, conformément à la réglementation en vigueur.

Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.

Art. 29 - Les services compétents de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports élaborent et promulguent des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de risque ou de perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services.

Art. 30 - Les services de la circulation aérienne assurés aux aéronefs de la circulation aérienne générale, les moyens de télécommunications et les renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne sont fixés par décision du ministre du transport.

TITRE III

Gestion du trafic aérien

CHAPITRE PREMIER

Gestion de la sécurité

Art. 31 - La direction générale de l'aviation civile relevant du ministère du transport établit un programme national de sécurité en vue d'assurer un niveau de sécurité acceptable dans la fourniture des services de la circulation aérienne. Ce niveau de sécurité acceptable est déterminé par la direction générale de l'aviation civile en coordination avec l'office de l'aviation civile et des aéroports.

Art. 32 - L'office de l'aviation civile et des aéroports doit mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité dans la fourniture des services de la circulation aérienne, acceptable pour le ministère du transport, qui, au minimum:

- a) identifie les risques en matière de sécurité,
- b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien des performances de sécurité convenues,
- c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité,
- d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité.

Les exigences relatives à la mise en œuvre de ce système de gestion de la sécurité sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 33 - Le système de gestion de la sécurité doit définir clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'office de l'aviation civile et des aéroports, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Art. 34 - L'office de l'aviation civile et des aéroports doit désigner une entité spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité. Cette entité doit être indépendante de l'encadrement opérationnel et doit rendre directement compte au président directeur général de l'office.

Art. 35 - Tout changement significatif du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité des services de la circulation aérienne, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale réduit entre les aéronefs, d'une nouvelle procédure ou d'un nouveau système CNS, ne sera réalisé qu'après qu'il aura été démontré par une étude de la sécurité qu'un niveau de sécurité acceptable ou tolérable sera respecté et que les usagers auront été consultés. Au besoin, la Direction Générale de l'Aviation Civile relevant du ministère du transport veille à ce que des dispositions soient prises pour assurer une surveillance post-mise en œuvre afin de vérifier que le niveau de sécurité défini est respecté en permanence.

Les exigences relatives aux études de sécurité sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 36 - L'office de l'aviation civile et des aéroports fixe une liste des organismes prestataires des services influant la sécurité des services de la circulation aérienne. Il fixe en outre les modalités de la maîtrise des services fournis par ces organismes au niveau de la sécurité.

CHAPITRE II

Gestion de la capacité du système ATS et des courants de trafic aérien

Art. 37 - Les facteurs à prendre en compte pour l'établissement du volume de trafic aérien et des charges de travail des contrôleurs de la circulation aérienne sont fixés par décision du Ministre du Transport.

CHAPITRE III

Procédures de gestion de trafic aérien

Art. 38 - Les services de la circulation aérienne rendus à l'intérieur de la région d'information de vol de Tunis sont soumis à des dispositions générales fixées par décision du ministre du transport.

Art. 39 - Les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation entre les aéronefs aux procédures ou avec des systèmes de surveillance dans la fourniture des services de la circulation aérienne.

Les méthodes et minimums de séparation des aéronefs aux procédures à l'intérieur de la région d'information de vol de Tunis sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 40 - Les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation verticale ou horizontale entre :

1. tous les vols dans l'espace aérien de classe A,
2. les vols IFR dans l'espace aérien de classe D,
3. les vols IFR et les vols VFR spéciaux,
4. les vols VFR spéciaux,
- 5- les vols IFR et les vols VFR de nuit dans l'espace aérien de classe D, lorsque les services compétents de l'office de l'aviation civile et des aéroports le prescrivent.

Art. 41 - L'emploi des systèmes de surveillance dans la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de l'espace aérien Tunisien est soumis à des règles techniques et opérationnelles.

Les procédures relatives à l'emploi des systèmes de surveillance dans la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de l'espace aérien Tunisien sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 42 - La séparation des aéronefs aux abords des aéroports Tunisiens est soumise à des procédures particulières fixées par décision du ministre du transport.

Art. 43 - Les tours de contrôle d'aéroport transmettent des renseignements et des autorisations aux aéronefs placés sous leur contrôle dans le but d'assurer l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne sur l'aéroport ou aux abords de celui-ci.

Les procédures relatives au contrôle d'aéroport sont fixées par décision du ministre du transport.

Art. 44 - Les messages des services de la circulation aérienne sont transmis par l'intermédiaire du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, des circuits de communications vocales directes, d'échange de données numériques entre organismes des services de la circulation aérienne ou par l'intermédiaire du service mobile aéronautique, selon le cas.

Les catégories, les types et les méthodes d'échange des messages des services de la circulation aérienne sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 45 - Toutes dispositions antérieures et
contraires au présent arrêté sont abrogées.

Art. 46 - Le présent arrêté sera publié au Journal
Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 15 décembre 2010.

Le ministre du transport

Abderrahim Zouari

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi