

وعلى قرار وزير النقل والسياحة والمؤرخ في 18 جانفي 1988 المتعلق بتنظيم رحلات الطيران البصري داخل إقليم معلومات طيران تونس كما وقع تنقيحه وإتمامه بقرار وزير النقل المؤرخ في 28 فيفري 1994،

وعلى قرار وزير النقل المؤرخ في 10 ماي 2007 المتعلق بضبط الحد الأقصى لارتفاع الحواجز المتواجدة داخل وخارج المناطق الموظفة عليها حقوق إرتفاق جوية،
وعلى قرار وزير النقل المؤرخ في 26 أكتوبر 2009 المتعلق بخطة الطيران،

قرر ما يلي:

الفصل الأول - لتطبيق هذا القرار تعني العبارات و الاختصارات التالية ما يلي :

مطار مراقب : مطار تؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لفائدة حركة المطار.

طائرة تائهة : طائرة انحرفت انحرافا ملحوظا عن مسارها المنتظر أو أبلغت أنها لا تعرف موقعها.

طائرة مجهولة الهوية : طائرة لوحظ أو أبلغ أنها تحلق في منطقة معينة و لكن لم تحدد هويتها.

تقليل الخطر : مجموعة التدابير المتخذة قصد التحكم أو الوقاية من الخطر وتقليل احتمال وقوعه إلى مستوى مسموح به أو مقبول.

ترخيص مراقبة الحركة الجوية: ترخيص يسند لطائرة للمناورة وفقا للشروط التي يحددها هيكل مراقبة الحركة الجوية.

السعة المعلنة : قياس لقدرة نظام مراقبة الحركة الجوية أو أي من أنظمتها الفرعية أو مواقع التشغيل على تقديم خدمة إلى الطائرات في إطار الأنشطة العادية. ويعبر عنها بعدد الطائرات التي تدخل جزءا معينا من المجال الجوي خلال مدة زمنية محددة مع التأكيد على اعتبار الأحوال الجوية وتشكيل هيكل مراقبة الحركة الجوية والعاملين والمعدات المتوفرة وأي عامل آخر قد يؤثر على حجم عمل المراقب المسؤول عن ذلك المجال الجوي.

مكتب مدرج خدمات الحركة الجوية: هيكل مكلف باستلام ردود الخبر الخاصة بخدمات الحركة الجوية و خطط الطيران التي تودع قبل المغادرة.

مركز مراقبة المنطقة: هيكل مكلف بتأمين خدمة مراقبة الحركة الجوية للرحلات المراقبة في مناطق المراقبة الراجعة بالنظر لسلطتها.

مركز إعلام الطيران : هيكل مكلف بتأمين خدمتي معلومات الطيران والإنذار.

حركة جوية : مجموعة طائرات في حالة طيران وطائرات تتحرك في منطقة المناورات بالمطار.

حركة جوية عامة : مجموع التحركات الجوية للطائرات المدنية وطائرات الدولة الخاضعة للترتيب الجاري بها العمل والمنطقة على الطائرات المدنية.

قرار من وزير النقل مؤرخ في 15 ديسمبر 2010 يتعلق بضبط القواعد الفنية المتعلقة بالجدول الجوي.

إن وزير النقل،

بعد الإطلاع على الإتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة ملحقها الثاني والحادي عشر،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 وعلى جميع النصوص التي نقتها أوتممتها وخاصة القانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009 وخاصة الفصل 78 منه،

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ 28 ديسمبر 1998 والمتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات كما تم تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004،

وعلى الأمر عدد 836 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 86 لسنة 1991 المؤرخ في 14 جانفي 1991 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 1374 لسنة 1998 المؤرخ في 30 جوان 1998 المتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات،

وعلى الأمر عدد 1115 لسنة 2007 المؤرخ في 07 ماي 2007 والمتعلق بضبط المناطق الموظفة عليها حقوق ارتفاق جوية للإخلاء ولوضع العلامات بالمطارات المعدة للجدول الجوي العمومي وبعض المطارات المعدة للاستعمال المحدود،

وعلى الأمر عدد 1062 لسنة 2009 المؤرخ في 13 أفريل 2009 والمتعلق بضبط إجراءات التحقيق الفني في حوادث ووقائع الطائرات،

وعلى الأمر عدد 3333 لسنة 2009 المؤرخ في 02 نوفمبر 2009 والمتعلق بضبط مخططات التدخل والوسائل المسخرة لمساعدة الطائرات التي تكون في حالة خطر،

تشمل ملاحه المنطقة الملاحه القائمة على الأداء وعمليات التشغيل الأخرى التي لا ينطبق عليها تعريف الملاحه القائمة على الأداء.

الملاحه القائمة على الأداء : ملاحه منطقة قائمة على متطلبات في مادة الأداء والتي يجب أن تحترمها الطائرات التي تطير في طريق خدمة الحركة الجوية وذلك حسب إجراء اقتراب ألي أو في مجال جوي معين.

يعبر على المتطلبات في مادة الأداء في خصوصيات الملاحه في شكل شروط تتعلق بالدقة والاكتمال والإستمرارية والتوفر والوظيفية يتعين احترامها بالنسبة للرحلة المزمع القيام بها وذلك في إطار مفهوم خاص للمجال الجوي.

هيكل مراقبة الاقتراب : هيكل مكلف بتأمين خدمة مراقبة الحركة الجوية لفائدة الطائرات التي تقوم برحلات مراقبة عند وصولها أو مغادرتها من مطار أو أكثر.

هيكل مراقبة الحركة الجوية : عبارة عامة تطلق حسب الحالة على هيكل مراقبة المنطقة أو هيكل مراقبة الاقتراب أو برج مراقبة المطار.

هيكل خدمات الحركة الجوية: عبارة عامة تطلق حسب الحالة على هيكل مراقبة الحركة الجوية أو مركز معلومات الطيران أو مكتب مدرج خدمات الحركة الجوية.

أداء الاتصالات المطلوب : بيان لمتطلبات الأداء التي يجب أن تتوفر في الاتصالات العملية المعتمدة لتنفيذ وظائف معينة لإدارة الحركة الجوية.

أداء بشري : قدرات وحدود الكائن البشري والتي لها تأثير على سلامة العمليات الجوية ونجاحتها.

نقطة رد خبر : موقع جغرافي محدد يمكن بالرجوع إليه رد خبر عن موقع الطائرة.

نقطة انتقال : نقطة تطير فيها طائرة في جزء من طريق جوي يضبط بالاعتماد على منارات متعددة الاتجاهات ذات ترددات عالية جدا تقوم مبدئيا عندها الطائرة بتحويل مرجعها الملاحي الأساسي بالنسبة للجهاز الواقع خلفها إلى أول جهاز واقع أمامها.

نقطة دالة : موقع جغرافي معين يستعمل لضبط طريق جوي أو مسار طائرة وكذلك لأغراض الملاحه وخدمات الحركة الجوية.

مبادئ العوامل البشرية : مبادئ تطبق على التصور والمصادقة والتكوين والعمليات والصيانة في مجال الطيران، والتي ترمي لتأمين سلامة تلاقي العنصر البشري بالمكونات الأخرى للأنظمة وذلك بأخذ الأداء البشري في الحسبان بصورة ملائمة.

البرنامج الوطني للسلامة : مجموعة متكاملة من القواعد التنظيمية والنشاطات الهادفة إلى تحسين السلامة.

سير الطائرة على السطح : تنقل الطائرة على سطح مطار بوسائلها الذاتية، وذلك باستثناء الإقلاع والنزول.

حركة المطار : مجموع الحركة في منطقة المناورات بالمطار والطائرات التي تطير بجواره.

مراقبة المطار : خدمة مراقبة الحركة الجوية لحركة المطار.

مراقبة الاقتراب : خدمة مراقبة الحركة الجوية للطائرات التي تقوم برحلات مراقبة عند الوصول أو المغادرة.

مراقبة المنطقة : خدمة مراقبة الحركة الجوية للطائرات التي تقوم برحلات مراقبة داخل مناطق المراقبة.

مجال جوي ذو خدمة استشارية : مجال جوي محدد الأبعاد أو طريق معين تؤمن فيه الخدمة الاستشارية للحركة الجوية.

مجال جوي مراقب : مجال جوي محدد الأبعاد، تؤمن داخله خدمة مراقبة الحركة الجوية وفقا لتصنيف المجالات الجوية.

مجالات جوية لخدمات الحركة الجوية : مجالات جوية محددة الأبعاد ومعينة بحرف أبجدي يرخص داخلها لأنواع محددة من الرحلات الجوية وتحدد لها خدمات الحركة الجوية وقواعد استغلال.

إدارة تيارات الحركة الجوية: خدمة مخصصة للمساهمة في سلامة وانتظام وسرعة انسياب الحركة الجوية وذلك بالعمل على أن تكون سعة مراقبة الحركة الجوية مستعملة لأقصى حد ممكن وأن يكون حجم الحركة متلائما مع السعات المعلنة.

إدارة الحركة الجوية : مجموعة من الوظائف على المتن وعلى الأرض والمتمثلة في خدمات الحركة الجوية وإدارة المجال الجوي وإدارة تيارات الحركة الجوية الضرورية لتأمين السلامة والنجاعة لحركة الطائرات في جميع مراحل الإستغلال.

معلومات الحركة : معلومات يصدرها هيكل خدمات الحركة الجوية لتنبية الطيار قائد الطائرة عن وجود طائرات أخرى معروفة أو مرصودة قد تكون على مقربة من الموقع أو من الطريق الذي تتعزم الرحلة سلوكه بغرض مساعدة الطيار على تفادي تصادم.

معلومات الطيران : معلومات ناتجة عن تجميع وتحليل وصياغة بيانات الطيران.

حد الترخيص : النقطة التي ينتهي عندها ترخيص مراقبة الحركة الجوية الممنوح لطائرة.

عضو طاقم القيادة : عضو في طاقم قيادة يحمل إجازة ويكلف بممارسة وظائف رئيسية لقيادة طائرة خلال فترة الخدمة برحلة جوية.

ملاحه المنطقة : طريقة ملاحه تتيح تشغيل الطائرة في أي مسار طيران مرغوب فيه في حدود تغطية المساعدات الملاحية المركزة على الأرض أو في الفضاء أو في حدود إمكانيات المساعدة الذاتية أو بفضل تركيبية لهذه الوسائل.

نشرية معلومات الطيران : نشرية رسمية تحتوي على معلومات الطيران تختص بالديمومة والجوهرية تجاه الملاحة الجوية.

المرجع الجيوديسي: مجموعة دنيا للمعطيات اللازمة لضبط موقع واتجاه النظام المرجعي المحلي بالنسبة للنظام أو الإطار المرجعي العالمي.

منطقة مراقبة: مجال جوي مراقب يقع فوق حد معين بالنسبة للسطح.

منطقة المراقبة النهائية: منطقة مراقبة تحدث عادة عند ملتقى طرقات خدمات الحركة الجوية حول مطار أو مطارات هامة.

إقليم معلومات الطيران: مجال جوي محدد الأبعاد تؤمن بداخله خدمات معلومات الطيران والإنذار.

إقليم معلومات الطيران العلوي: مجال جوي ذو أبعاد جانبية محددة، تؤمن بداخله خدمات معلومات الطيران والإنذار فوق مستوى محدد.

خطر: تركيبة من احتمال أو تكرار وقوع خطر محدد واتساع آثار ظهوره.

طريق: رسم مسار الطائرة على سطح الأرض، ويعبر عن اتجاهه عادة عند أي نقطة بالدرجات بالنسبة للشمال (حقيقي أو مغناطيسي أو شبكي).

طريق خدمات الحركة الجوية: طريق محدد ومخصص لتوجيه الحركة الجوية للسماح بتأمين خدمات الحركة الجوية.

سلامة: وضعية تقلل فيها إمكانية حدوث جروح بدنية أو أضرار مادية إلى مستوى مقبول وإبقائه عند ذلك المستوى أو دونه من خلال عملية مستمرة قوامها تحديد الأخطار وإدارة المخاطر.

الفصل الإجرائي: الفصل المستعمل في إطار المراقبة بالإجراءات.

الفصل الراداري: الفصل المستعمل عندما تكون المعلومات عن موقع الطائرات مستمدة من الرادار.

خدمة الإنذار: خدمة تؤمن قصد إنذار الهياكل المعنية عندما تكون الطائرات في حاجة إلى إعانة هياكل البحث و الإنقاذ، ومد المساعدة اللازمة لهذه الهياكل.

خدمة استشارية للحركة الجوية: خدمة مقدمة داخل مجال جوي ذي خدمة استشارية لغاية تأمين، بقدر الإمكان، الفصل بين الطائرات التي تطير طبقا لخطة الطيران الآلي.

خدمة الحركة الجوية: عبارة عامة تعني حسب الحالة خدمة معلومات الطيران أو خدمة الإنذار أو الخدمة الاستشارية للحركة الجوية أو خدمة مراقبة الحركة الجوية.

مصلحة معلومات الطيران: مصلحة مكلفة بتوفير معلومات وبيانات الطيران الضرورية لسلامة الملاحة الجوية و انتظامها وجدواها داخل منطقة تغطية محددة.

خدمة معلومات الطيران: خدمة مؤمنة بهدف تقديم إعلانات ومعلومات تفيد في التنفيذ الآمن والناجح للرحلات الجوية.

خدمة مراقبة الحركة الجوية: خدمة مؤمنة بهدف :

1. تفادي :

أ - التصادم بين الطائرات،

ب - الاصطدام بين الطائرات والعوائق في منطقة المناورات،

2 - تعجيل وتنظيم الحركة الجوية.

خدمة المساعدات الملاحية : خدمة توفير معلومات التوجيه أو البيانات المتعلقة بالموقع من خلال مساعدة أو عدة مساعدات ملاحية لضمان فعالية وسلامة استغلال الطائرات.

مواصفات الملاحة: مجموعة شروط يتعين أن تستجيب لها الطائرة والطاقم لتنفيذ رحلات بملاحة قائمة على الأداء في مجال جوي معين. مواصفات الملاحة نوعان :

مواصفات الأداء الملاحي المطلوب: مواصفات ملاحة تقوم على ملاحة المنطقة و تشمل إلتزام رصد الأداء والتنبيه به وتميزها بالبادئة RNP.

مواصفات ملاحة المنطقة: مواصفات ملاحة تقوم على ملاحة المنطقة ولا تشمل الإلتزام برصد الأداء والتنبيه به وتميزها بالبادئة RNAV.

نظام الاستطلاع لخدمات الحركة الجوية: عبارة عامة تعني حسب الحالة إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي أو الرادار الباحث الأولي أو الرادار الباحث الثانوي أو أي نظام أرضي مشابه يساعد على تمييز هوية الطائرة.

نظام إدارة السلامة: منهج منظم لإدارة السلامة، يشمل الهياكل التنظيمية والمسؤوليات والسياسات والإجراءات اللازمة.

مواد مؤثرة على العقل: الكحول ومستحضرات الأفيون والقنب والمسكنات والمنومات والكوكايين والمنبهات العقلية الأخرى وعقاقير الهلوسة والمذيبات المتبخرة ولا تشمل القهوة والتبغ.

برج مراقبة المطار: هيكل مكلف بتأمين خدمة مراقبة الحركة الجوية لحركة المطار.

فئة أداء الاتصالات المطلوب: العلامة التي تمثل القيم المسندة إلى خاصيات RCP والمتمثلة في وقت المعاملة، والاستمرارية، وتوفر وسلامة الاتصالات.

استعمال مواد تحدث مشاكل: استعمال من طرف أعوان الطيران لواحدة أو أكثر من المواد المؤثرة على العقل من شأنها أن :

(أ) تشكل خطرا مباشرا على من يتناولها أو تعرض للخطر حياة الآخرين أو صحتهم أو رفايتهم،

(ب) و/أو يترتب عنها مشكل أو اضطراب مهني أو اجتماعي أو عقلي أو بدني أو يزيدهما خطورة.

رحلة جوية مراقبة: أية رحلة تنفذ طبقا لترخيص من مراقبة الحركة الجوية.

رحلة طيران آلي: رحلة تتم وفقا لقواعد الطيران الآلي.

رحلة طيران بصري: رحلة تتم وفقا لقواعد الطيران البصري.

ACAS: نظام محمول لتفادي التصادم

ATC : مراقبة الحركة الجوية

ATFM : إدارة تيارات الحركة الجوية

ATM : إدارة الحركة الجوية

ATS: خدمات الحركة الجوية

FIR : إقليم معلومات الطيران

IFR : قواعد الطيران الآلي

PBN : الملاحة القائمة على الأداء

RCP : أداء الاتصالات المطلوب

RNAV : ملاحة المنطقة

RNP : أداء ملاحي مطلوب

SMS : نظام إدارة السلامة

UTC : توقيت عالمي منسق

VFR : قواعد الطيران البصري

WGS-84 : النظام الجيوديسي العالمي لسنة-1984

العنوان الأول

قواعد الجو

الفصل 2 . تطبيق قواعد الجو على :

(أ) كافة الطائرات المدنية التي تحلق داخل المجالات الجوية المستغلة من قبل الهياكل المدنية لخدمات الحركة الجوية.

(ب) كافة طائرات الدولة التي تحلق داخل المجالات الجوية المستغلة من طرف الهياكل المدنية لخدمات الحركة الجوية.

(ج) الطائرات التي تحمل علامات جنسية وتسجيل تونسية حيثما كانت، ما لم تتعارض هذه القواعد مع القواعد المصاغة من قبل الدولة التي يخضع لسلطتها الإقليمي الذي تحلق الطائرات فوقه.

تخضع الطائرات التي تحمل علامات جنسية و تسجيل تونسية والتي تحلق فوق أجزاء من أعالي البحار لأحكام هذا القرار ما لم تتعارض مع القواعد التي سنتها الدولة المسؤولة على توفير خدمات الحركة الجوية في هذه الأجزاء من أعالي البحار طبقا لاتفاق إقليمي للملاحة الجوية.

الفصل 3 . يجب استعمال الطائرة سواء كانت في الجو أو في منطقة التحركات بمطار طبقا لقواعد عامة. وإذا كانت الطائرة في الجو يجب أيضا استعمال حسب الحالة :

1- قواعد الطيران البصري،

2- أو قواعد الطيران الآلي.

تضبط القواعد العامة وقواعد الطيران البصري وقواعد الطيران الآلي بمقرر من وزير النقل.

الفصل 4 . يكون الطيار قائد الطائرة، سواء كان ماسكا أو غير ماسك لأجهزة قيادة الطائرة، مسؤولا عن تطبيق قواعد الجو في قيادة طائرته. إلا أنه لا يجوز لطيار قائد الطائرة أن يحدد عن هذه القواعد إلا إذا رأى ضرورة حتمية ولأسباب تتعلق بالسلامة.

يجب على الطيار قائد الطائرة، قبل الشروع في رحلة، أن يلم بكل المعلومات المتاحة والمفيدة للرحلة المزمع القيام بها. وبالنسبة للرحلات الجوية خارج دائرة حركة المطار ولكل رحلات الطيران الآلي، يجب أن يتضمن العمل التحضيري للرحلة الذي يقوم به الطيار قائد الطائرة دراسة دقيقة للنشريات والتنبؤات الجوية المتاحة والحديث مع الأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات من الوقود وخطة بديلة، يعتمد في صورة تعذر إتمام الرحلة كما هو مبرمج.

يكون الطيار قائد الطائرة صاحب القرار الأخير فيما يتعلق باستعمال الطائرة طالما أنه يؤمن قيادتها.

الفصل 5 . يمتنع الشخص الذي يؤمن الوظائف الحرجة لسلامة الطيران عن ممارسة امتيازات إجازته إذا شعر بتدهور في قدرته البدنية أو العقلية من شأنه أن يجعله غير قادر على ممارسة امتيازاته بأمان.

العنوان الثاني

خدمات الحركة الجوية

الفصل 6 . تؤمن خدمات الحركة الجوية من قبل هياكل خدمات الحركة الجوية لفائدة الطائرات التي تشملها الحركة الجوية العامة :

. بالمطارات المعلن عنها بواسطة معلومات الطيران،

. داخل المجال الجوي الواقع فوق الإقليم التونسي،

. داخل أجزاء المجال الجوي الواقع فوق أعالي البحار بإقليم تونس لمعلومات الطيران باستثناء بعض المناطق ذات الصيغة الخاصة المنشورة بواسطة معلومات الطيران.

- تتضمن هياكل خدمات الحركة الجوية ما يلي :

- مركز مراقبة المنطقة،

- مركز معلومات الطيران،

- هياكل مراقبة الاقتراب،

- أبراج المراقبة بالمطارات،

- مكاتب مدرج خدمات الحركة الجوية.

تتبع هذه الهياكل ديوان الطيران المدني والمطارات وتنشر منطقة الاختصاص والخدمات التي يتم توفيرها من قبل كل هيكل والمعلومات الضرورية التي تسمح باستعمال خدمات الحركة الجوية بواسطة معلومات الطيران.

الفصل 7 - تتمثل وظائف خدمات الحركة الجوية في :

(1) الوقاية من تصادم الطائرات في الجو،

(2) الوقاية من الاصطدام بين الطائرات في منطقة المناورة والعوائق الموجودة في تلك المنطقة،

(3) تعجيل وتنظيم الحركة الجوية،

(4) توفير الإرشادات والمعلومات المفيدة للتنفيذ الآمن والناجح للرحلات الجوية،

(5) إشعار الهياكل المعنية عندما تكون طائرات في حاجة إلى مساعدة البحث والإنقاذ ومد يد المساعدة اللازمة لهذه الهياكل.

الفصل 8 - تشتمل خدمات الحركة الجوية على ثلاثة خدمات

وهي :

(1) خدمة مراقبة الحركة الجوية، المطابقة للوظائف المنصوص عليها بالنقاط 1 و2 و3 من الفصل 7 من هذا القرار وتنقسم هذه الخدمة إلى ثلاث أقسام على النحو التالي :

- مراقبة المنطقة: بالنسبة للرحلات المراقبة فيما عدا أجزاء هذه الرحلات المشار إليها بالفقرة 2 من هذا الفصل والمطابقة للوظائف المشار إليها بالنقاط 1 و3 من الفصل 7 من هذا القرار.

- مراقبة الاقتراب: بالنسبة لأجزاء الرحلات المراقبة المرتبطة بالوصول أو المغادرة، والمطابقة للوظائف المشار إليها بالنقاط 1 و3 من الفصل 7 من هذا القرار.

- مراقبة المطار: بالنسبة لحركة المطار فيما عدا أجزاء الرحلات المشار إليها بالفقرة 2 من هذا الفصل والمطابقة للوظائف المشار إليها بالنقاط 1 و2 و3 من الفصل 7 من هذا القرار.

(2) خدمة معلومات الطيران المطابقة للوظائف المنصوص عليها بالنقطة 4 من الفصل 7 من هذا القرار،

(3) خدمة الإنذار المطابقة للوظائف المنصوص عليها بالنقطة

5 من الفصل 7 من هذا القرار.

الفصل 9 - يجب أن تحدد الحاجة إلى توفير خدمات الحركة

الجوية على أساس الاعتبارات الآتية :

1 - أنواع الحركة الجوية المعنية،

2 - كثافة الحركة الجوية،

3 - الأحوال الجوية،

4 - أي عوامل أخرى خصوصية.

لا يكون لحمل الطائرات لأجهزة تفادي التصادم في منطقة معينة أثر في تحديد الحاجة إلى تأمين خدمات الحركة الجوية في تلك المنطقة.

الفصل 10 - عند تأمين خدمات الحركة الجوية في أجزاء

محددة من المجال الجوي أو في مطارات محددة، تعين تلك الأجزاء من المجال الجوي أو المطارات حسب نوعية خدمات الحركة الجوية المستوجبة.

يكون تعيين أجزاء محددة من المجال الجوي أو المطارات المحددة حسب الطريقة التالية :

- إقليم معلومات الطيران: تعين أجزاء المجال الجوي التي تقرر فيها تأمين خدمة معلومات الطيران وخدمة الإنذار كأقاليم معلومات الطيران،

- مناطق المراقبة ونطاقات المراقبة: تعين أجزاء المجال الجوي التي تقرر فيها تأمين خدمات مراقبة الحركة الجوية لرحلات الطيران الآلي كمناطق المراقبة أو نطاقات المراقبة.

تعين أجزاء المجال الجوي المراقب التي تقرر فيها أيضا تأمين خدمة مراقبة الحركة الجوية لرحلات الطيران البصري كمجالات جوية من الأقسام B أو C أو D.

تمثل مناطق المراقبة ونطاقات المراقبة المعنية جزءا من إقليم معلومات الطيران الذي أحدثت بداخله.

- المطارات المراقبة: المطارات التي تقرر أن تؤمن فيها خدمة مراقبة الحركة الجوية لحركة المطار.

الفصل 11 - تقسم وتعين المجالات الجوية التي تؤمن فيها خدمات الحركة الجوية على النحو التالي :

- القسم A : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي فقط، وتؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لجميع الرحلات و الفصل بين جميع هذه الرحلات.

- القسم B : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري. وتؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لجميع الرحلات و الفصل بين جميع هذه الرحلات

- القسم C : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري، وتؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لجميع الرحلات و الفصل بين رحلات الطيران الآلي

وكذلك بين رحلات الطيران الآلي ورحلات الطيران البصري. تتصل رحلات الطيران البصري عن رحلات الطيران الآلي وتتلقى معلومات الحركة المتعلقة برحلات الطيران البصري الأخرى.

. القسم D : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري، وتؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لجميع الرحلات و الفصل بين رحلات الطيران الآلي و تتلقى هذه الرحلات معلومات الحركة المتعلقة برحلات الطيران البصري. كما تتلقى رحلات الطيران البصري معلومات الحركة المتعلقة بجميع الرحلات الأخرى.

. القسم E : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري، وتؤمن فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية لرحلات الطيران الآلي و الفصل بين رحلات الطيران الآلي. تتلقى جميع الرحلات معلومات الحركة قدر الإمكان. لا يستعمل القسم E بالنسبة لنطاقات المراقبة.

. القسم F : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري وتؤمن فيه الخدمة الاستشارية للحركة الجوية لجميع رحلات الطيران الآلي المشاركة وتؤمن لجميع الرحلات خدمة معلومات الطيران عند الطلب. في الأماكن التي يتم فيها تأمين خدمة استشارية للحركة الجوية، يعتبر ذلك عادة إجراء مؤقتاً فحسب إلى أن يتم إبدالها بخدمة مراقبة الحركة الجوية.

. القسم G : يرخص فيه بالطيران للرحلات التي تطبق قواعد الطيران الآلي وقواعد الطيران البصري، وتؤمن فيه خدمة معلومات الطيران لهذه الرحلات عند الطلب.

تعتبر عبارة مجال جوي مراقب عبارة عامة تشير إلى المجالات الجوية حيث تؤمن خدمات الحركة الجوية للأقسام A و B و C و D و E.

يتم إعلام المستعملين عن أقسام المجالات الجوية المستعملة بإقليم تونس لمعلومات الطيران وكذلك الشروط المطبقة على الرحلات داخل كل قسم بواسطة معلومات الطيران.

عندما تكون المجالات الجوية التي تؤمن فيها خدمات الحركة الجوية متجاوزة في السطح العمودي، يجب على الرحلات المتواجدة في مستوى مشترك أن تلتزم بمقتضيات القسم الأقل تقييداً من أصناف المجال الجوي ويجب أن تحصل على الخدمات التي تؤمن في ذلك القسم.

الفصل 12 . يجب أن تؤمن خدمات الحركة الجوية بواسطة هياكل محدثة ومعينة على النحو التالي :

1 . يجب إحداث مراكز معلومات الطيران لتأمين خدمة معلومات الطيران وخدمة الإنذار داخل أقاليم معلومات الطيران، إلا إذا أسندت هذه الوظيفة لهيكل مراقبة الحركة الجوية الذي لديه التجهيزات المناسبة لأداء مثل هذه الوظائف.

يمكن تفويض تأمين بعض عناصر خدمات معلومات الطيران لهياكل أخرى. تكون إجراءات ومجال التفويض موضوع مذكرة تفاهم بين الأطراف المعنية.

2 . يجب إحداث هياكل مراقبة الحركة الجوية لتأمين خدمة مراقبة الحركة الجوية وخدمة معلومات الطيران وخدمة الإنذار داخل مناطق المراقبة ونطاقات المراقبة وبالمطارات المراقبة.

الفصل 13 . يجب أن تعرف الهياكل التي تؤمن خدمات الحركة الجوية والمجالات الجوية التي تسدي فيها خدماتها على النحو التالي :

. مركز مراقبة المنطقة أو مركز معلومات الطيران باسم مدينة مجاورة أو أحد الخصوصيات الجغرافية،

. برج مراقبة المطار أو هيكل مراقبة الاقتراب باسم المطار الذي يوجد فيه البرج أو الهيكل،

. نطاق المراقبة أو منطقة المراقبة أو إقليم معلومات الطيران باسم المركز أو الهيكل الراجع له بالنظر.

تتم هذه التسميات بمقرر من وزير النقل.

الفصل 14 . يجب إعلام المستعملين بمواصفات الملاحة القائمة على الأداء والمستعملة بإقليم تونس لمعلومات الطيران عن طريق معلومات الطيران.

عند تعيين مواصفات الملاحة القائمة على الأداء يمكن تطبيق تحديدات بسبب متطلبات البنية الأساسية للملاحة أو المقترضات الخاصة المتعلقة بأداء وظيفة ملاحية.

يجب أن تكون المواصفات الملاحية القائمة على الأداء ملائمة لخدمات الاتصالات والملاحة وخدمات الحركة الجوية المؤمنة في المجال الجوي المعني.

الفصل 15 . يحدد ديوان الطيران المدني والمطارات والإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة النقل فئات أداء الاتصالات المطلوب RCP.

يجب أن تكون فئة أداء الاتصالات المطلوب RCP المحددة مطابقة لخدمات الحركة الجوية في المجال الجوي المعني.

الفصل 16 . تضبط إجراءات إحداث وتعريف وإنشاء طرق خدمات الحركة الجوية وإنشاء نقاط الانتقال وإنشاء وتعريف النقاط الدالة والمسارات القياسية لحركة الطائرات على السطح بمقرر من وزير النقل.

الفصل 17 . تضبط بمقرر من وزير النقل مبادئ عملية التنسيق بين هياكل خدمات الحركة الجوية وبين الأطراف التالية :

. المستغل

. السلطات العسكرية

. إدارة الأرصاد الجوية

. مصلحة معلومات الطيران

الفصل 18 - تضبط الإجراءات المتعلقة بالأنشطة التي قد تشكل خطرا على الطائرات المدنية عند الطيران داخل إقليم تونس لمعلومات الطيران، سواء فوق الإقليم أو فوق أعالي البحار بالتنسيق مع المصالح المختصة لديوان الطيران المدني والمطارات طبقا لمبادئ تضبط بمقرر من وزير النقل .

الفصل 19 - يتم تحديد ونشر وتصنيف وحماية معطيات الطيران المتعلقة بخدمات الحركة الجوية طبقا لمبادئ تضبط بمقرر من وزير النقل.

الفصل 20 - تحدد الارتفاعات الدنيا للطيران لكل طريق من طرق خدمات الحركة الجوية ومنطقة المراقبة الواقعة داخل إقليم تونس لمعلومات الطيران و يجب إعلام المستعملين بالارتفاعات المذكورة بواسطة معلومات الطيران.

يجب أن تؤمن الارتفاعات الدنيا للطيران حدا أدنى لتجاوز العائق الرئيسي الموجود داخل المناطق المعنية.

الفصل 21

1 - يجب أن يعطى للطائرة التي يعرف أو يظن أنها في حالة طوارئ بما في ذلك حالة وقوعها تحت وطأة تدخل غير شرعي، أقصى قدر من الاهتمام والمساعدة والأولوية على الطائرات الأخرى حسبما تقتضيه الظروف.

2 - لبيان أنها في حالة طوارئ يمكن للطائرة المزودة بجهاز مجيب للرادار الباحث الثانوي ، إتباع الطريقة التالية :

أ- استعمال المجيب على الطريقة A الرمز 7700، أو

ب - استعمال المجيب على الطريقة A الرمز 7500، كي تبيين على وجه التحديد أنها واقعة تحت وطأة تدخل غير شرعي.

3 - ينبغي مراعاة مبادئ العوامل البشرية في الاتصالات بين هياكل خدمات الحركة الجوية والطائرات في حالات الطوارئ.

4 - عند حدوث أو الاشتباه بحدوث تدخل غير شرعي على طائرة يتعين على هياكل خدمات الحركة الجوية أن تستجيب بسرعة لطلبات تلك الطائرة ويجب أن تستمر بإرسال المعلومات المتعلقة بسلامة الرحلة لها. كما يجب عليها أن تتخذ الخطوات اللازمة لتعجيل جميع مراحل الرحلة، خصوصا لتمكين الطائرة من النزول بأمان.

5 - عند حدوث تدخل غير شرعي ضد طائرة، أو الاشتباه في حدوثه، يتعين على هياكل خدمات الحركة الجوية أن تقوم فورا بإعلام الإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة النقل وتبادل المعلومات الضرورية مع المستغل أو الممثل المعين من قبله.

الفصل 22 - عندما يعلم هيكل خدمات الحركة الجوية بوجود طائرة تائهة، يجب عليه اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة المبينة أسفله لمساعدة الطائرة وتأمين سلامة الرحلة :

1- إذا لم يكن موقع الطائرة معروفا :

أ - اتخاذ كل ما يلزم لربط اتصالات ثنائية مع الطائرة،

ب - استعمال جميع الوسائل المتاحة لتحديد موقع الطائرة،

ج - إبلاغ الهياكل الأخرى لخدمات الحركة الجوية المكلفة بالمناطق أين تاهت الطائرة أو يمكن أن تكون قد تاهت مع الأخذ في الاعتبار جميع العوامل التي تكون قد أثرت في ملاحه الطائرة،

د - إبلاغ الهياكل العسكرية المعنية وإفادتها بمعطيات مخطط الطيران وبغيرها من المعطيات اللازمة والمتعلقة بالطائرة التائهة وفقا للإجراءات المتفق عليها ،

هـ - الطلب من الهياكل المشار إليها بالفقرتين (ج) و(د) أعلاه ومن الطائرات الأخرى بقدر الإمكان، كل المساعدة لربط اتصالات مع الطائرة ولتحديد موقعها.

كما تنطبق أحكام الفقرتين (د) و(هـ) على هياكل خدمات الحركة الجوية التي يتم إبلاغها وفقا لأحكام الفقرة (ج).

2 - بعد تحديد موقع الطائرة :

أ - إبلاغ الطائرة عن موقعها وعن الإجراءات التصحيحية التي يجب اتخاذها،

ب - تزويد الهياكل الأخرى لخدمات الحركة الجوية والهياكل العسكرية المعنية حسب الحاجة، بما يلزم من معلومات بشأن الطائرة التائهة وبأي إرشادات أسديت لها.

الفصل 23 - عندما يعلم هيكل خدمات الحركة الجوية بوجود طائرة مجهولة الهوية في المجال الجوي الراجع له بالنظر، يجب عليه أن يتبين هويتها، عند الضرورة، لتأمين خدمات الحركة الجوية أو عندما يكون ذلك مطلوبا من السلطات العسكرية المختصة وفقا للإجراءات المتفق عليها محليا. وعلى هيكل خدمات الحركة الجوية أن يتخذ، في هذا الإطار و حسب ما تقتضيه الظروف ، ما يناسب من التدابير التالية :

1 - اتخاذ كل ما يلزم لربط اتصالات ثنائية مع الطائرة،

2 - استعلام من هياكل خدمات الحركة الجوية الأخرى الكائنة داخل إقليم معلومات الطيران عن الرحلة وطلب مساعدتها في ربط اتصالات ثنائية مع الطائرة،

3 - استعلام من هياكل خدمات الحركة الجوية التي تخدم أقاليم معلومات الطيران المجاورة عن الرحلة وطلب مساعدتها في ربط اتصالات ثنائية مع الطائرة،

4 - محاولة الحصول على معلومات من الطائرات الأخرى في المنطقة.

عند التحقق من هوية الطائرة، يجب على هيكل خدمات الحركة الجوية أن يقوم بإعلام الهيكل العسكري المعني، عند الحاجة.

إذا اعتبر هيكل خدمات الحركة الجوية أن الطائرة التائهة أو المجهولة الهوية قد تعرضت لتدخل غير شرعي، يجب إعلام الإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة النقل فوراً بذلك.

الفصل 24 . 1- عندما يعلم هيكل خدمات الحركة الجوية بوقوع اعتراض طائرة في منطقة راجعة له بالنظر، يجب عليه اتخاذ ما يناسب من التدابير التالية حسب ما تقتضيه الظروف :

أ - أن يتخذ كل ما يلزم لربط اتصالات ثنائية مع الطائرة الواقع اعتراضها، و ذلك بأي وسيلة متاحة بما في ذلك تردد الطوارئ اللاسلكي 121,5 ميگاهرتز، إلا إذا كانت هذه الاتصالات قائمة فعلاً،

ب - أن يقوم بإبلاغ قائد الطائرة الواقع اعتراضها بحدوث الاعتراض،

ج - أن يقوم بربط اتصال بهيكل مراقبة الاعتراض الذي يكون على اتصالات ثنائية مع الطائرة القائمة بالاعتراض، وأن يزود ذلك الهيكل بالمعلومات المتاحة بشأن الطائرة،

د - أن يقوم بإعادة إرسال البرقيات بين الطائرة القائمة بالاعتراض أو هيكل مراقبة الاعتراض والطائرة الواقع اعتراضها، عند الحاجة،

هـ - أن يتخذ جميع ما يلزم من التدابير، في تعاون وثيق مع هيكل مراقبة الاعتراض، لتأمين سلامة الطائرة الواقع اعتراضها ،

و - أن يقوم بإبلاغ هيكل خدمات الحركة الجوية التي تخدم الأقاليم المجاورة لمعلومات الطيران إذا بدا أن الطائرة قد تاهت عند القدوم من هذه الأقاليم.

2- عندما يعلم هيكل خدمات الحركة الجوية بحدوث اعتراض طائرة خارج منطقة راجعة له بالنظر، يجب عليه أن يتخذ ما يناسب من التدابير التالية حسب ما تقتضيه الظروف :

أ - إبلاغ هيكل خدمات الحركة الجوية الذي يخدم المجال الجوي أين يقع فيه الاعتراض وتزويده بالمعلومات المتاحة التي من شأنها أن تساعد على تحديد هوية الطائرة والطلب منه اتخاذ إجراءات طبقاً للفقرة 1 من هذا الفصل،

ب - إعادة إرسال البرقيات بين الطائرة الواقع اعتراضها وهيكل خدمات الحركة الجوية المعني وهيكل مراقبة الاعتراض أو الطائرة القائمة بالاعتراض.

الفصل 25 . 1 - يجب أن تستعمل هيكل خدمات الحركة الجوية التوقيت العالمي المنسق وأن تبيّن الوقت بالساعات والدقائق ويشتمل اليوم على 24 ساعة ابتداءً من منتصف الليل ويجب أن تكون هيكل خدمات الحركة الجوية مزودة بساعات تبيّن الوقت بالساعات والدقائق والثواني، وأن تكون تلك الساعات ظاهرة بوضوح من كل موقع استغلال.

2 - يجب اتخاذ ما يلزم من اختبار عند الحاجة على جميع ساعات هيكل خدمات الحركة الجوية والأجهزة الأخرى التي تسجل الوقت للتأكد من أن التوقيت صحيح في حدود زائد أو ناقص 30 ثانية من التوقيت العالمي المنسق ويجب على هيكل خدمات الحركة الجوية التي تستخدم الاتصال عبر وصلة البيانات التثبت عند الحاجة من الساعات والأجهزة الأخرى التي تسجل الوقت للتأكد من أن التوقيت السليم سيظل في حدود ثانية واحدة بالنسبة للتوقيت العالمي المنسق.

3 - يجب الحصول على التوقيت الصحيح من محطة للتوقيت القياسي أو من هيكل آخر حصل على التوقيت الصحيح من محطة التوقيت المذكورة.

4 - يجب على برج مراقبة المطار أن يقوم قبل تحرك الطائرة تمهيداً للإقلاع بتزويد الطيار قائد الطائرة بالتوقيت الصحيح، إلا إذا اتخذت تدابير لحصول الطيار قائد الطائرة على التوقيت من مصادر أخرى. وبالإضافة إلى ذلك، يجب على هيكل خدمات الحركة الجوية تزويد الطائرات بالتوقيت الصحيح عند الطلب. كما يجب أن يكون بيان التوقيت صحيحاً إلى أقرب نصف دقيقة.

الفصل 26 - يجب أن يتم حمل وتشغيل الأجهزة المجيبة لإبلاغ الارتفاع الضغطي داخل أجزاء محددة من إقليم تونس لمعلومات الطيران طبقاً للتراتب الجاري بها العمل والمنشورة بواسطة معلومات الطيران.

الفصل 27 -

1- النظام المرجعي الأفقي

يستخدم النظام الجيوديسي العالمي - لسنة 1984 (WGS-84) باعتباره النظام المرجعي الأفقي (الجيوديسي) للملاحة الجوية و يعبر عن الإحداثيات الجغرافية الجوية (التي تبيّن خطوط الطول وخطوط العرض) حسب البيانات المرجعية الجيوديسية للنظام WGS-84.

2- النظام المرجعي العمودي

يجب استخدام متوسط مستوى سطح البحر الذي يحد العلاقة بين العلو بالجانبية (الارتفاع) و سطح يعرف باسم "المجسم" كنظام مرجعي عمودي للملاحة الجوية.

3- النظام المرجعي الزمني

يستخدم التقويم الإفرنجي والتوقيت العالمي المنسق باعتبارهما النظام المرجعي الزمني للملاحة الجوية وفي صورة استخدام نظام مرجعي مغاير، يقع الإعلام عنه بواسطة معلومات الطيران.

الفصل 28 - يجب أن تتأكد المصالح المختصة بديوان الطيران المدني والمطارات بأن مراقبي الجولان الجوي يحذقون التكلم وفهم اللغات المستعملة في اتصالات المهاتفة اللاسلكية طبقاً للتراتب الجاري بها العمل.

تجرى الإتصالات بين هياكل مراقبة الحركة الجوية باللغة الإنكليزية إلا عند استخدام لغة متفق عليها تبادليا.

الفصل 29 . تتولى المصالح المختصة بديوان الطيران المدني والمطارات إعداد وإصدار خطط وتدابير لحالات الطوارئ التي يتعين تنفيذها في حالة خطر أو اضطراب في خدمات الحركة الجوية وخدمات الدعم في المجال الجوي حيث تؤمن هذه الخدمات.

الفصل 30 . تضبط بمقرر من وزير النقل خدمات الحركة الجوية لتأمين الخدمات للطائرات التابعة للحركة الجوية العامة ووسائل الاتصالات والمعلومات الضرورية لخدمات الحركة الجوية.

العنوان الثالث

إدارة الحركة الجوية

الباب الأول

إدارة السلامة

الفصل 31 . تتولى الإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة النقل إعداد برنامج وطني للسلامة قصد ضمان مستوى مقبول من السلامة في مجال تقديم خدمات الحركة الجوية ويحدد هذا المستوى المقبول من السلامة من طرف الإدارة العامة للطيران المدني بالتنسيق مع ديوان الطيران المدني والمطارات.

الفصل 32 . يجب على ديوان الطيران المدني والمطارات تنفيذ نظام لإدارة السلامة في مجال تقديم خدمات الحركة الجوية يكون مقبولا من قبل وزارة النقل ويمكن على الأقل من :

(أ) تحديد مخاطر السلامة،

(ب) ضمان تنفيذ التدابير التصحيحية اللازمة للإبقاء على أداء السلامة المتفق عليه،

(ت) توفير مراقبة مستمرة وتقييم منتظم لأداء السلامة،

(ث) التحسين المستمر للأداء الشامل لنظام إدارة السلامة.

تحدد المتطلبات المتعلقة بتنفيذ نظام إدارة السلامة بمقرر من وزير النقل.

الفصل 33 . يجب أن يحدد نظام إدارة السلامة بوضوح خطوط المسؤولية في مجال السلامة بديوان الطيران المدني والمطارات بما في ذلك المسؤولية المباشرة للإطارات العليا في مجال السلامة.

الفصل 34 . يجب على ديوان الطيران المدني و المطارات أن يكلف وحدة معينة خصيصا بتطوير نظام إدارة السلامة والمحافظة عليه. يجب أن تكون هذه الوحدة مستقلة عن التأطير العملي ويجب أن ترد الخبر مباشرة إلى الرئيس المدير العام للديوان.

الفصل 35 . لا يمكن إدخال أي تغيير هام في منظومة مراقبة الحركة الجوية من شأنه أن يمس بسلامة خدمات الحركة الجوية، بما في ذلك تنفيذ الحد الأدنى للفصل العمودي بين الطائرات أو إجراء جديد أو نظام إتصال أو ملاحه أو إستطلاع جديد إلا بعد أن يتبين من خلال دراسة للسلامة أنه سيتم ضمان مستوى سلامة مقبول أو مسموح به وبعد التشاور مع المنتفعين.

يجب على الإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة النقل أن تسهر عند الحاجة على أن يتم اتخاذ تدابير لتأمين مراقبة مرحلة ما بعد التنفيذ للتأكد من الاحترام المتواصل لمستوى السلامة المحدد.

تضبط المتطلبات المتعلقة بدراسات السلامة بمقرر من وزير النقل.

الفصل 36 . يضبط ديوان الطيران المدني والمطارات قائمة في الهياكل التي تقدم خدمات لها تأثير على سلامة خدمات الحركة الجوية. كما يحدد أساليب التحكم في الخدمات التي تقدمها هذه الهياكل على مستوى السلامة.

الباب الثاني

إدارة سعة منظومة مراقبة الحركة الجوية وانسيابها

الفصل 37 . تضبط العوامل الواجب اعتبارها لتحديد حجم الحركة الجوية وأعباء عمل مراقبي الجولان الجوي بمقرر من وزير النقل.

الباب الثالث

إجراءات إدارة الحركة الجوية

الفصل 38 . تخضع خدمات الحركة الجوية المقدمة داخل إقليم تونس لمعلومات الطيران إلى إجراءات عامة تضبط بمقرر من وزير النقل.

الفصل 39 . تتولى هياكل مراقبة الحركة الجوية تأمين الفصل بين الطائرات بالإجراءات أو بواسطة نظم الاستطلاع لخدمات الحركة الجوية.

تضبط أساليب الفصل بالإجراءات بين الطائرات وحدوده الدنيا داخل إقليم تونس لمعلومات الطيران بمقرر من وزير النقل.

الفصل 40 . تتولى هياكل مراقبة الحركة الجوية تأمين الفصل العمودي أو الأفقي بين :

1 - جميع الرحلات في المجال الجوي من القسم A،

2 - رحلات الطيران الآلي في المجال الجوي من القسم D،

3 - رحلات الطيران الآلي ورحلات الطيران البصري الخاصة،

4 . رحلات الطيران البصري الخاصة،

5 . رحلات الطيران الآلي ورحلات الطيران البصري الليلي في المجال الجوي من القسم D، عندما تقرر ذلك المصالح المختصة بديوان الطيران المدني والمطارات.

الفصل 41 . خضع استعمال نظم الاستطلاع في تأمين خدمات الحركة الجوية بالمجال الجوي التونسي إلى قواعد فنية وعملية.

تضبط الإجراءات المتعلقة باستعمال نظم الاستطلاع في تأمين خدمات الحركة الجوية بالمجال الجوي التونسي بمقرر من وزير النقل.

الفصل 42 . يخضع الفصل بين الطائرات بالقرب من المطارات التونسية إلى إجراءات خاصة تضبط بمقرر من وزير النقل.

الفصل 43 . تولى أبراج مراقبة المطارات إصدار المعلومات والتراخيص إلى الطائرات المتواجدة داخل نطاق مراقبتها، وذلك لتحقيق الانسياب الآمن والمنظم والسريع للحركة الجوية في المطار وبالقرب منه.

تضبط الإجراءات المتعلقة بمراقبة المطار بمقرر من وزير النقل.

الفصل 44 . يتم إرسال رسائل خدمات الحركة الجوية عن طريق شبكة خدمة اتصالات الطيران الثابتة ودوائر التخاطب المباشر وتبادل البيانات الرقمية بين هياكل خدمات الحركة الجوية أو عن طريق خدمة اتصالات الطيران المتحركة حسب الحالة.

تضبط فئات وأنواع و طرق تبادل رسائل خدمات الحركة الجوية بمقرر من وزير النقل.

الفصل 45 . تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا القرار.

الفصل 46 . ينشر هذا القرار بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية.

تونس في 15 ديسمبر 2010.

وزير النقل

عبد الرحيم الزواري

اطلع عليه

الوزير الأول

محمد الغنوشي