

وزارة النقل

قرار من وزير النقل مؤرخ في 26 أكتوبر 2009 يتعلق بخطة الطيران.

إن وزير النقل،

بعد الاطلاع على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 والمرخص للجمهورية التونسية في الانخراط فيها بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة ملحقها الثاني، وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 كما تم تنقيحها وإتمامها بالنصوص اللاحقة وخاصة القانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009 وخاصة الفصل 78 منها، وعلى الأمر عدد 863 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 قرار وزير النقل والمواصلات المؤرخ في 29 ماي 1985 المتعلق بمثال الطيران،

وعلى قرار وزير النقل والسياحة المؤرخ في 18 جانفي 1988 المتعلق بتنظيم رحلات الطيران البصري داخل إقليم معلومات طيران تونس كما تم تنقيحه بقرار وزير النقل المؤرخ في 28 فيفري 1994 وخاصة الفصلين 2 و11 منه.
قرر ما يلي :

الباب الأول

أحكام عامة

الفصل الأول - لتطبيق هذا القرار تعتبر :

خطة الطيران : مجموعة من المعلومات الخاصة برحلة جوية مبرمجة أو بجزء منها تحال على وحدات خدمات الحركة الجوية.

خطة الطيران المودعة : خطة الطيران كما تم إيداعها من قبل الطيار أو ممثله لدى وحدات خدمات الحركة الجوية لا تتضمن التغييرات اللاحقة.

خطة الطيران المتكررة : خطة الطيران المتعلقة بسلسلة من الرحلات التي تتكرر بصفة منتظمة ودائمة ولها خاصيات أساسية متطابقة، يقدمها مستغل الطائرة إلى وحدات خدمات الحركة الجوية لتحفظ بها وتستخدمها بصفة متكررة.

خطة الطيران النافذة : خطة طيران تتضمن التعديلات المحتملة والناجمة عن تراخيص لاحقة لإعداد خطة الطيران الأولية.

الفصل 2 - يشكل إيداع خطة الطيران :

أ - تصريحاً من قائد الطائرة يشهد بأن لأعضاء الطاقم المؤهلات المطلوبة وبأن الطائرة تحتوي على التجهيزات القانونية للقيام برحلة أو بجزء منها تم إيداع خطة طيران في شأنها.

ب - التزاماً من قائد الطائرة بالاطلاع على القواعد والإجراءات الملحقة بخطة الطيران المودعة.

الفصل 3 - تكون خطة الطيران إجبارية بالنسبة لجميع الرحلات التي ستجرى كاملة أو جزءاً منها داخل المجال الجوي التونسي.

غير أن الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل يمكن أن تمنح استثناءات خاصة برحلات الطيران البصري التي تتم داخل المجال الجوي غير المراقب.

الباب الثاني

نموذج خطة الطيران

الفصل 4 - يجب أن توضع خطة الطيران طبقاً لنموذج محدد، وينبغي على المستغلين الجويين ووحدات خدمات الحركة الجوية استخدام ذلك النموذج في إعداد خطط الرحلات الجوية.

يضبط شكل ومضمون هذا النموذج بمقرر من وزير النقل.
الفصل 5 - يجب على مستغلي الطائرات ووحدات خدمات الحركة الجوية اتباع التعليمات المتعلقة بإعداد خطة الطيران.
تضبط هذه التعليمات بمقرر من وزير النقل.

الفصل 6 - يجب إيداع خطط الطيران المتكررة في شكل قوائم تحتوي على المعطيات الضرورية لخطط الطيران، وذلك باستخدام مطبوعة معدة خصيصاً للغرض، أو باستخدام وسائل أخرى ملائمة للمعالجة الإلكترونية للمعلومة.

تضبط طريقة الإيداع بمقرر من وزير النقل.

الباب الثالث

إجراءات إيداع خطة الطيران

الفصل 7 - يجب إيداع خطة الطيران ساعة على الأقل قبل الموعد التقديري للمغادرة بالنسبة للرحلات المزمع القيام بها داخل المجال الجوي المراقب أو الاستشاري.

أما بالنسبة للرحلات المزمع القيام بها خارج المجال الجوي المراقب تودع خطة الطيران 30 دقيقة على الأقل قبل الموعد التقديري للمغادرة.

يجب إيداع خطة الطيران لدى مكتب تقارير الحركة الجوية المتواجد بمطار المغادرة. وفي حالة عدم وجود هذا المكتب، يجب أن تحال خطة الطيران إلى وحدة خدمات الحركة الجوية التي تخدم مطار المغادرة أو التي خصصت لخدمته.

إلا أنه يمكن إبلاغ خطة الطيران بشأن الرحلات المرتبطة بالإجلاء الصحي والبحث والإنقاذ وبعض عمليات الطيران العسكري الاستعجالية الواقعة في نطاق الحركة الجوية العامة والتي لا تتحمل أي تأخير عبر الاتصال اللاسلكي إلى وحدة خدمات الحركة الجوية التي تخدم مطار المغادرة أو التي خصصت لخدمته.

الفصل 8 - تستوجب خطط طيران الرحلات التي يمكن أن تخضع لتدابير التصرف في انسياب الحركة الجوية إجراءات إيداع خاصة. ويجب أن تضمن هذه الإجراءات بدليل الطيران التونسي.

الفصل 9 - لا يمكن استعمال خطط الطيران المتكررة في غير رحلات الطيران الآلي التي تنفذ بانتظام في نفس الأيام لعدة أسابيع متتالية والتي تتكرر عشر مرات على الأقل، أو يومياً لمدة عشرة أيام متتالية على الأقل. ويجب أن تكون عناصر كل خطة طيران ثابتة جداً.

الفصل 10 - يجب أن تشمل خطط الطيران المتكررة الرحلة بأكملها، من مطار المغادرة إلى مطار المقصد.

الفصل 11 - يجب إيداع القوائم الكاملة لخطط الطيران المتكررة لدى السلطة المعنية بدليل الطيران التونسي وذلك أسبوعين على الأقل قبل تاريخ انطلاق أول رحلة مدرجة بقائمة بيانات الرحلة.

الفصل 12 . يجب على مستغل الطائرة أن يتأكد قبل المغادرة مما يلي :

(أ) إذا اقتضى الأمر أن تتبع الرحلة طريقاً جويًا أو تجرى بمنطقة تقرر فيها العمل بفترة من فئات الأداء الملاحي المطلوب وأن الطائرة تحصلت على المصادقة على فئة الملاحة المناسبة، وأن جميع الشروط المنطبقة على هذه المصادقة ستحترم.

(ب) حصول الطائرة على المصادقة اللازمة في حالة استغلالها في الفضاء الجوي المقرر فيه العمل بالحد الأدنى المنخفض للفصل العمودي بين الطائرات.

(ج) إذا اقتضى الأمر القيام بالرحلة في منطقة تخضع لفئة مقررة من فئات أداء الاتصالات، حصول الطائرة على المصادقة اللازمة وأن جميع الشروط المنطبقة على هذه المصادقة ستحترم.

الفصل 13 . يجب على أول وحدة لخدمات الحركة الجوية التي تتسلم خطة الطيران أو تعديلاً لها أن تتصرف على النحو الآتي :

(أ) أن تثبت من أنه تم احترام شكل البيانات والمصطلحات الخاصة بها.

(ب) أن تتأكد من اكتمال خطة الطيران أو التعديل المدخل عليها، والتأكد بقدر الإمكان من دقتها.

(ج) أن تقوم عند الحاجة باتخاذ الإجراءات التي تجعل الخطة أو التعديل مقبولاً لدى مصالح الحركة الجوية.

(د) أن تفيد المرسل بقبول خطة الطيران أو التعديل المدخل عليها.

الفصل 14 . ينبغي تعديل خطة الطيران أو تقديم خطة جديدة وإلغاء الخطة القديمة في حالة حدوث تأخير مدته ثلاثون دقيقة عن الموعد التقديري لبدء تحرك الطائرة المغادرة في رحلة مراقبة، أو تأخير مدته ساعة في حالة الرحلات غير المراقبة، والتي تم إيداع خطة طيران في شأنها.

الفصل 15 . يجب على قائد الطائرة، في صورة افتقار مطار المغادرة لأي وسيلة من وسائل الاتصال حيث يتعدى إبلاغ خطة الطيران قبل المغادرة، أن يبلغ خطته للطيران أثناء الرحلة بواسطة الاتصال اللاسلكي للوحدة المعنية بالحركة الجوية إما مباشرة أو بواسطة محطات أخرى للاتصالات اللاسلكية للطيران.

الفصل 16 . يجب على قائد الطائرة الذي يعدل عن القيام برحلة أو عن جزء منها تم إيداع خطة طيران في شأنها أن يعلم حالاً بقراره الوحدة المعنية بالحركة الجوية.

الفصل 17 . في صورة عدم الإعلام بتأخير في الساعة الموالية للتوقيت التقديري للمغادرة يتم إلغاء خطة الطيران من قبل وحدات خدمات الحركة الجوية وفي هذه الحالة يجب على وحدة خدمات الحركة الجوية التي أودعت لديها خطة الطيران أن تبث برسالة إلغاء هذه الخطة.

الباب الرابع

التغييرات في خطة الطيران

الفصل 18 . مع مراعاة أحكام الفصل 20 من هذا القرار تبلغ بأسرع ما يمكن إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية، جميع التغييرات في خطة الطيران المودعة في شأن رحلة طيران آلي أو رحلة طيران بصري مراقبة. وتبلغ بأسرع ما يمكن إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بالتغييرات المهمة في خطة الطيران، بالنسبة لرحلات الطيران البصري الأخرى، وذلك قبل تنفيذ الرحلة.

الفصل 19 . فيما عدا الحالات المنصوص عليها بالفصلين 20 و21 من هذا القرار، يجب على الطائرة أن تلتزم بخطة الطيران النافذة، أو بالجزء المناسب من خطة الطيران النافذة التي قدمت في شأن رحلة جوية مراقبة، ما لم يكن قد طلب من وحدة مراقبة الحركة الجوية المعنية إدخال تغيير في تلك الخطة وصدر منها ترخيص بذلك، أو في حالة قوة القاهرة تستوجب اتخاذ إجراء فوري، في هذه الحالة، وبمجرد أن تسمح الظروف وبعد اتخاذ قائد الطائرة لتدابير عاجلة، يجب إخطار وحدة الحركة الجوية المعنية بما اتخذ من تدابير وأن الأمر يتعلق بإجراءات استعجالية.

الفصل 20 . في حالة القوة القاهرة التي تستوجب تدخلًا فوريًا، يتخذ قائد الطائرة التدابير العاجلة الملائمة ويعلم بذلك وحدة الحركة الجوية المعنية في أسرع وقت ممكن.

الفصل 21 . في حالة الإنحياذ غير الإرادي لطائرة تقوم برحلة مراقبة عن خطة الطيران النافذة، يتعين اتخاذ الإجراءات التالية :

(أ) الحيد عن مسار الطائرة : إذا حادت الطائرة عن مسارها، يجب على الطيار تعديل اتجاهها بصفة فورية للعودة إلى مسارها في أقل وقت ممكن.

(ب) الاختلاف في السرعة الحقيقية : إذا اختلف متوسط السرعة الحقيقية عن مستوى الطيران المستقيم بين نقاط الإبلاغ، أو كان من المتوقع أن يختلف بزيادة أو نقصان 5 في المائة عن السرعة الحقيقية المبينة في خطة الطيران، يتعين إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية بذلك.

(ج) التغيير في الزمن التقديري : عند وجود أي خطأ في الزمن المقدر للوصول إلى نقطة الإبلاغ التالية أو إلى حدود إقليم تأمين الطيران أو إلى المطار المقصود، أيها يأتي أولاً، وكان هذا الخطأ يزيد بثلاث دقائق على الوقت الذي أخطرت به وحدات خدمات الحركة الجوية أو أي فترة زمنية تحددها السلطة المختصة بخدمات الحركة الجوية أو على أساس اتفاقيات إقليمية للملاحة الجوية، يجب إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية بالوقت التقديري المعدل بأسرع ما يمكن.

الفصل 22 . عندما تتأكد استحالة مواصلة الرحلة في ظروف جوية بصرية طبقا لخطة الطيران النافذة، يجب على قائد الطائرة التي تعمل في رحلة بصرية مراقبة أن يتصرف كالاتي :

(أ) يطلب تصريحا معدلا يسمح له بمتابعة رحلته في ظروف جوية بصرية إلى غاية مطار المقصد أو المطار البديل، أو أن يغادر المجال الجوي الذي يستوجب الحصول على ترخيص من مراقبة الحركة الجوية للعمل فيه.

(ب) أو في صورة عدم إمكانية الحصول على الترخيص المذكور في الفقرة أ، يواصل قائد الطائرة رحلته في ظروف جوية بصرية، ويعلم وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بما اتخذته من تدابير إما لترك المجال الجوي المعني أو للهبوط في أقرب مطار مناسب لذلك.

(ج) أو يطلب ترخيص بالطيران كرحلة بصرية خاصة، إذا كانت الرحلة داخل نطاق مراقب.

(د) أو يطلب ترخيص بالطيران طبقا لقواعد الطيران الآلي.

الفصل 23 . يجب على الطيار الذي ينفذ رحلة طبقا لقواعد الطيران البصري ويرغب في تطبيق قواعد الطيران الآلي أن يحيل تعديلات خطة الطيران النافذة وأن يحصل على ترخيص قبل تطبيق قواعد الطيران الآلي داخل مجال جوي مراقب.

الفصل 24 . يجب على الطيار الذي قرر متابعة الرحلة بالمرور من تطبيق قواعد الطيران الآلي إلى تطبيق قواعد الطيران البصري، أن يخطر وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية بأنه تم إلغاء الطيران طبقا لقواعد الطيران الآلي، ويحيل إليها التعديلات التي تم إدخالها على خطة الطيران النافذة.

الفصل 25 . يجب على الطيار الذي يجري رحلة طبقا لقواعد الطيران الآلي ويجد نفسه في ظروف جوية للطيران البصري أن لا يلغي الطيران طبقا لقواعد الطيران الآلي إلا إذا كان من المتوقع متابعة الرحلة لفترة طويلة بالقدر الكافي في ظروف جوية للطيران البصري دون انقطاع ولا ينوي الاستمرار في الرحلة في تلك الظروف.

الفصل 26 . يجب عرض التغييرات الدائمة والمتعلقة بإدراج رحلات جديدة وبإلغاء أو تعديل الرحلات المدرجة في القوائم في شكل قوائم تنقيحات. ويجب أن تصل هذه القوائم إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية في أجل سبعة أيام على الأقل قبل سريان التغييرات.

الفصل 27 . في صورة ما إذا تم إيداع قوائم خطط الطيران المتكررة لأول مرة باستخدام وسائل المعالجة الالكترونية للبيانات، يسمح لمستغل الطائرة أن يعرض التغييرات باستعمال نفس الطريقة.

الفصل 28 . يجب أن تعرض جميع التغييرات المدخلة على قوائم خطط الطيران المتكررة طبقا للتعليمات المتبعة لإعداد هذه القوائم.

الفصل 29 . يجب إبلاغ التغييرات المؤقتة والعرضية المدخلة على خطط الطيران المتكررة في خصوص نوع الطائرة وفئة الاضطراب الظلي والسرعة و/أو مستوى الطيران المستقيم، إلى مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية المكلف بمطار المغادرة، وذلك عن كل رحلة في أقرب وقت ممكن وعلى أقصى تقدير 30 دقيقة قبل رحيل الطائرة. التغييرات المتعلقة بمستوى الطيران المستقيم وحدها هي التي يجوز الإخطار عنها بالاتصال اللاسلكي عند أول اتصال بوحدة خدمات الحركة الجوية.

الفصل 30 . في حالة حدوث تغيير طارئ بحروف نداء الطائرة، أو بمطار المغادرة، أو بالطريق و/أو بمطار المقصد، يتم إلغاء خطة الطيران المتكررة لليوم المعني ويتم إيداع خطة طيران فردية.

الفصل 31 . إذا توقع مستغل الطائرة أن رحلة معينة تم إيداع خطة طيران متكررة في شأنها يحتمل أن تشهد تأخيرا بثلاثين دقيقة على أقل تقدير عن موعد الرحيل المبين في خطة الطيران، يجب عليه، حالا، إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المكلفة بمطار المغادرة.

الفصل 32 . إذا علم مستغل الطائرة أنه تم إلغاء الرحلة الجوية المودع في شأنها خطة طيران متكررة، فإنه يتعين عليه إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المكلفة بمطار المغادرة.

الباب الخامس

انتهاء خطة الطيران

الفصل 33 . يشكل ترخيص الهبوط انتهاء خطة الطيران. ويتم تقديم تقرير الوصول مباشرة بالاتصال اللاسلكي أو عبر وصلة البيانات إلى وحدة خدمات الحركة الجوية في مطار الوصول، وذلك في أقرب وقت ممكن بعد الهبوط وعن كل رحلة تم تقديم خطة طيران في شأنها تشتمل الرحلة كلها أو الجزء المتبقي منها إلى غاية مطار الوصول.

الفصل 34 . في صورة عدم وجود وحدة خدمات حركة جوية بمطار الوصول، يتم إعداد تقرير الوصول في أقرب وقت ممكن بعد الهبوط وإبلاغه إلى أقرب وحدة خدمات حركة جوية بأسرع الوسائل الممكنة.

الفصل 35 . إذا علم قائد الطائرة أن وسائل الاتصال في مطار الوصول غير كافية وليس لديه وسائل أخرى لإيصال تقرير الوصول على الأرض، يتعين عليه اتخاذ الإجراءات التالية : قبل هبوط الطائرة مباشرة، عليه أن يرسل، إذا كان ذلك ممكنا إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية، رسالة تحل محل تقرير الوصول إذا كان هذا التقرير مطلوبيا. وتوجه هذه الرسالة مبدئيا إلى محطة اتصالات الطيران التي تخدم وحدة خدمات الحركة الجوية المسؤولة عن إقليم معلومات الطيران الذي تطير فيه الطائرة.

الفصل 36 - يجب أن تحتوي تقارير الوصول التي ترسلها الطائرة على المعلومات التالية :

(أ) هوية الطائرة،

(ب) مطار المغادرة،

(ج) مطار المقصد، عند الهبوط في مطار بديل فقط،

(د) مطار الوصول،

(ه) ساعة الوصول.

الفصل 37 - تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا القرار وخاصة أحكام القرار المؤرخ في 29 ماي 1985 المتعلق بمثال الطيران.

الفصل 38 - ينشر هذا القرار بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية.

تونس في 26 أكتوبر 2009.

وزير النقل

عبد الرحيم الزواري

اطلع عليه

الوزير الأول

محمد الغنوشي

وعلى قرار وزير النقل المؤرخ في أول أوت 2006 المتعلق بالخدمات الإدارية المسداة من قبل المصالح التابعة لوزارة النقل والمؤسسات والمنشآت العمومية الراجعة إليها بالنظر وبشروط إسداؤها، وجميع النصوص التي نقحته أو تمتته.

قرر ما يلي :

الفصل الأول - تلغى الخدمات المسداة من قبل الإدارة العامة للبحرية التجارية المدرجة بالملاحق عدد 3 . 03 . 3 و 05 و 3 . 06 و 3 . 07 و 3 . 08 و 3 . 09 و 3 . 11 و 3 . 12 الواردة بقرار وزير النقل المؤرخ في أول أوت 2006 المشار إليه أعلاه، وتعوض بالخدمات التالية :

كراسات الشروط :

- ممارسة مهنة أمين السفينة (الملحق عدد 8 . 17)،

- ممارسة مهنة أمين الحمولة (الملحق عدد 8 . 18)،

- ممارسة مهنة وسيط إيجار السفن (الملحق عدد 8 . 19)،

- ممارسة مهنة مزود السفن (الملحق عدد 8 . 20)،

- ممارسة مهنة التصرف في السفن التجارية (الملحق عدد 8 . 21)،

- ممارسة مهنة المساعدة والإنقاذ البحري والجر (الملحق عدد 8 . 22)،

- ممارسة مهنة تمثيل المؤسسات الأجنبية لتصنيف السفن (الملحق عدد 8 . 23)،

- ممارسة مهنة وكيل العبور (الملحق عدد 8 . 24).

الفصل 2 - أضيفت إلى قائمة الخدمات الإدارية الخاضعة لنظام كراس شروط الواردة بقرار وزير النقل المؤرخ في أول أوت 2006 المشار إليه أعلاه، الخدمتان التاليتان :

كراسات الشروط :

- ممارسة مهنة المرشد البحري (الملحق عدد 8 . 25)،

- ممارسة مهنة الخبير البحري (الملحق عدد 8 . 26).

الفصل 3 - المدير العام للبحرية التجارية والرئيس المدير العام لديوان البحرية التجارية والموانئ مكلفان، كل فيما يخصه، بتنفيذ هذا القرار الذي ينشر بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية. تونس في 22 أكتوبر 2009.

وزير النقل

عبد الرحيم الزواري

اطلع عليه

الوزير الأول

محمد الغنوشي

قرار من وزير النقل مؤرخ في 22 أكتوبر 2009 يتعلق بتنقيح وإتمام القرار المؤرخ في أول أوت 2006 المتعلق بالخدمات الإدارية المسداة من قبل المصالح التابعة لوزارة النقل والمؤسسات والمنشآت العمومية الراجعة إليها بالنظر وبشروط إسداؤها.

إن وزير النقل،

بعد الاطلاع على الأمر عدد 863 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 1880 لسنة 1993 المؤرخ في 13 سبتمبر 1993 المتعلق بنظام الاتصال والإرشاد الإداري،

وعلى الأمر عدد 641 لسنة 1995 المؤرخ في 3 أفريل 1995 المتعلق بضبط قائمة الشهادات الإدارية التي يجوز لمصالح

وزارة النقل والمنشآت العمومية الراجعة إليها بالنظر إسداؤها للمتعاملين معها، كما تم تنقيحه بالأمر عدد 958 لسنة 1997

المؤرخ في 26 ماي 1997،