

CAHIER DES CHARGES
ARRETE DU MINISTRE DU TRANSPORT DU 8 MAI 1999, PORTANT PUBLICATION
DU CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS D'OCTROI
D'AUTORISATION D'EXPLOITATION D'AVIONS DONT LA MASSE NE DEPASSE PAS
5,7 TONNES, DANS LES ACTIVITES DE TRANSPORT AERIEN A LA DEMANDE ET
DE TRAVAIL AERIEN

Le Ministre du Transport,

Vu la loi n° 59-76 du 19 juin 1959, relative à la navigation aérienne,

Vu la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la république tunisienne à la convention, relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Vu le décret n° 59-201 du 4 juillet 1959, réglementant la navigation aérienne et notamment son article 117,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 93-982 du 3 mai 1993, relatif à la relation entre l'administration et ses usages et notamment ses articles 2 et 3,

Vu l'arrêté du secrétaire d'état aux travaux publics et à l'habitat du 15 avril 1965, relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils,

Arrête :

Article unique – Est publié au journal officiel de la république tunisienne, le cahier des charges, fixant les conditions d'octroi d'autorisation, d'exploitation d'avions dont la masse ne dépasse pas 5,7 tonnes, dans les activités de transports aériens à la demande et de travail aérien, annexé au présent arrêté.

Tunis le, 8 mai 1999.

Le Ministre du Transport
Houcine Chouk

Vu
Le Premier Ministre
Hamed Karoui

Cahier des charges
fixant les conditions d'octroi d'autorisation d'exploitation d'avions dont la masse ne dépasse
pas 5,7 tonnes dans les activités de transport aérien à la demande et de travail aérien

Article premier : **Dispositions générales.**

Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les conditions et les moyens nécessaires pour l'exploitation d'avions dont la masse ne dépasse pas 5,7 tonnes dans les activités de transport aérien à la demande et de travail aérien à l'exception de la formation au pilotage d'avions.

Tout promoteur de nationalité tunisienne, qu'il soit personne physique ou morale remplissant les conditions du présent cahier des charges, peut obtenir l'autorisation d'exploitation d'avions dont la masse ne dépasse pas 5,7 tonnes.

Le promoteur doit avoir une expérience suffisante dans le domaine ou être assisté, dans la conception, la réalisation et l'exploitation de son projet par des personnes qualifiées dans le domaine aéronautique.

Il doit déposer, auprès des services compétents du ministère chargé de l'aviation civile, un dossier initial au vu duquel il peut obtenir un accord de principe lui permettant d'entamer la réalisation de son projet.

Le projet du dossier initial n'implique pas l'automaticité de l'obtention de l'accord de principe.

Le promoteur, désirant l'obtention de l'autorisation d'exploitation, est tenu de déposer le dossier constitutif de son entreprise et de demander une inspection technique et opérationnelle.

Article 2 : Dossier initial.

Le dossier initial doit comporter les éléments suivants :

a-pour les personnes physiques :

- * demande écrite
- * curriculum vitae du promoteur
- * copie de la carte d'identité nationale
- * capital destiné au projet
- * une présentation technique du projet

b-pour les personnes morales :

- * demande écrite
- * curriculum vitae du promoteur et des responsables chargés de la direction de l'entreprise
- * projet de statuts de l'entreprise
- * structure du capital de l'entreprise et répartition par associé ou actionnaire
- * une présentation technique du projet

Article 3 : Présentation technique du projet.

La présentation technique du projet doit comporter notamment les éléments ci-après :

* type d'activité projetée (transport aérien à la demande ou une (ou des) activités(s) de travail aérien)

- * base principale d'opération
- * zone (s) géographique (s) d'activité
- * date prévue pour le début de l'exploitation
- * plan de flotte sur cinq ans
- * plan et programmes de maintenance
- * plan de recrutement sur cinq ans

Article 4 : Accord de principe.

L'accord de principe ne vaut pas autorisation d'exploitation.

Cet accord permet au promoteur d'entamer la réalisation de son projet conformément à la réglementation en vigueur et au présent cahier des charges et ce dans un délai d'une année à partir de la date de sa notification.

Toutefois, ce délai peut être prorogé une seule fois, suite à une demande motivée, pour une durée de trois (3) mois.

Article 5 : Capital social.

Dans le cas où le promoteur est une personne morale, la participation de personnes physiques ou morales de nationalité étrangère doit être limitée à 49 % du capital social.

Article 6 : Dossier constitutif de l'entreprise.

Le promoteur est tenu de présenter aux services compétents du ministère chargé de l'aviation civile et avant la fin de validité de l'accord de principe, les documents ci-après :

a-pour les personnes physiques

- * certificat de non faillite
- * justification de l'inscription au registre de commerce
- * quitus fiscal
- * attestation d'inscription à la caisse nationale de sécurité sociale

b-pour les personnes morales

- * certificat de non faillite du (ou des) fondateurs (s)
- * copie de l'acte de constitution de l'entreprise
- * copie des statuts de l'entreprise dûment enregistrés
- * justification de l'inscription au registre de commerce
- * quitus fiscal
- * attestation d'inscription à la caisse nationale de sécurité sociale

Le promoteur doit aviser, par écrit, les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile de tout changement ou modification intervenus lors de l'exécution du projet et ce dans un délai d'un mois à partir de la date de ce changement ou de cette modification.

Article 7 : **Flotte.**

L'exploitation doit s'effectuer au moyen d'une flotte composée au moins de deux avions en propriété du promoteur, cependant, il est possible de se conformer à cette condition dans un délai de deux années à partir de la date d'entrée en exploitation.

Est considéré en propriété du promoteur, tout avion exploité dans le cadre d'un contrat prévoyant une clause indiquant la possibilité de transfert de propriété au profit du promoteur.

En cas d'affrètement, la durée ne doit pas être inférieure à six (6) mois.

Toutefois, cette période minimale n'est plus exigée à partir de l'acquisition du premier avion.

Dans tous les cas de figure, l'avion exploité ne doit pas dépasser cinq (5) années d'âge le jour du début de son exploitation par le promoteur.

L'affrètement et l'acquisition d'occasion sont soumis à une expertise technique effectuée par un bureau agréé ou une commission désigné (e) par les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile.

Les frais d'expertise sont à la charge du promoteur.

Toute opération d'achat ou d'affrètement d'avion est soumise à l'approbation préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 8 : **Personnel technique.**

Le promoteur doit fournir un état détaillé du personnel technique chargé de l'exploitation, des opérations aériennes et de la maintenance.

Ce personnel doit avoir une expérience suffisante pour l'exercice de leurs fonctions et de leurs responsabilités.

L'état doit préciser les titres, licences et qualifications détenus et l'expérience possédée.

Article 9 : **Inspection technique et opérationnelle.**

Les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile procéderont avant la délivrance de l'autorisation d'exploitation, à une inspection technique et opérationnelle.

Cette inspection est déclenchée à la demande du promoteur et avant la date d'expiration de l'accord de principe.

Article 10 : Autorisation d'exploitation.-

Le promoteur qui aurait rempli ses engagements dûment constatés par les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile, obtient une autorisation d'exploitation renouvelable qui lui permet alors d'exercer l'activité demandée.

L'autorisation d'exploitation peut être suspendue ou retirée si le promoteur ou ses préposés ne se conforment pas aux prescriptions du présent cahier des charges.

Article 11 : Conditions techniques d'exploitation.

L'exploitation doit être assurée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur notamment en ce qui concerne la circulation aérienne, la conduite des vols et les conditions d'emploi des équipages de conduite, les licences et les qualifications du personnel technique, l'entretien et la navigabilité des avions, les documents et livres de bord et le manuel d'exploitation.

En particulier, les aérodromes utilisés doivent être agréés par les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile et les avions exploités doivent porter la mention d'emploi appropriée (TPP2, TPP3, ou TA) et ce conformément à l'arrêté du secrétaire d'état aux travaux publics et à l'habitat du 15 avril 1965 sus-visé.

Article 12 : Assurance.

Le promoteur doit conclure un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile et professionnelle résultant de son activité en tant que transporteur ou exploitant d'un service de travail aérien.

Le contrat d'assurance couvrira les dommages et les pertes causés aux tiers en l'air ou à la surface et dans des limites égales ou supérieures aux limitations prévues par la législation en vigueur et les conventions internationales ratifiées.

Le contrat d'assurance devra être souscrit auprès d'une entreprise d'assurance résidente et autorisée à l'exercice de la catégorie d'assurance de responsabilité conformément aux dispositions de l'article 44 du code des assurances

Article 13: Obligations du promoteur.

Le promoteur s'engage à transmettre aux services compétents du ministère chargé de l'aviation civile, le rapport d'activité, le bilan d'exercice, les comptes d'exploitation et de résultats dûment certifiés conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ainsi que toute autre information jugée nécessaire par les dits services.

Le promoteur doit aviser, par écrit, les services compétents du ministère chargé de l'aviation civile de toute modification apportée aux documents ou informations fournies et ce dans un délai d'un mois à partir de la date de cette modification.