

Arrête du ministre du transport du 18 février 1994, relatif aux licences et qualifications des membres d' équipage de conduite des aéronefs civils.

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 et notamment son annexe 1,

Vu le décret n° 59-201 du 4 juillet 1959 réglementant la navigation aérienne tel qu'il a été modifié par le décret n° 94-15 du 3 janvier 1994,

Vu l'arrêté du secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'habitat du 22 novembre 1963, concernant les brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile tel qu'il a été modifié par l'arrêté du ministre du transport du 9 juillet 1991,

Vu l'arrêté du ministre des transports et des communications du 13 mars 1974, portant fixation du régime des examens pour l'obtention des brevets de pilote et de mécanicien navigant d'avion et de la qualification de vol aux instruments.

Vu l'arrêté du ministre des transports et des communications du 24 novembre 1975, relatif aux conditions d'emploi des candidats la licence de pilote professionnel de première classe,

Vu l'arrêté du ministre des transports et des communications du 7 juin 1980, fixant les conditions si l'aptitude physique et mentale exigées pour l'obtention et le renouvellement des titres du personnel aéronautique et tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 29 décembre 1986,

Arrêté:

Chapitre premier Terminologie

Article premier. - Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-après ont les significations suivantes:

Aéronef: tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air.

Catégorie d'aéronef: classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple: avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.

Classe d'aéronef: regroupement de types d'aéronefs à l'intérieur d'une même catégorie d'aéronef, selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes.

Un aéronef peut appartenir à plusieurs classes.

Type d'aéronef: ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manoeuvre ou de vol

Aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote: type d'aéronef qui peut être mis en oeuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.

Ascension: ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

Attestation médicale: document témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.

Avion: aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon: aérostat non entraîné par un organe moteur. Cette définition s'applique aux ballons libres.

Brevet: diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Le brevet reste définitivement acquis à son titulaire.

Copilote: titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord.

Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.

Double commande: instruction de pilotage en vol donnée par un pilote qualifié à un élève titulaire d'une licence de pilote ou d'une carte de stagiaire.

Enseignement homologué: cours ou stage d'instruction conforme à un programme déterminé donné par un personnel qualifié, l'un et l'autre agréés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Entraîneur synthétique de vol: l'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol.

- Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste d'équipage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et

autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste d'équipage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électrique, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
- Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillages équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste d'équipage d'un aéronef en vol dans les conditions de vol aux instruments.

Examineur habilité: personne désignée par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves des examens théoriques et pratiques.

Hélicoptère: aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Licence: titre conférant officiellement le droit, pour une période déterminée, au titulaire d'un brevet, d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondants à ce brevet.

Membre d'équipage de conduite: membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer les fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Nuit: heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civil. Pour l'application pratique et aux latitudes moyennes, on adoptera comme critères une demi-heure avant le lever et une demi-heure après le coucher du soleil.

Pilote commandant de bord: pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Piloter: manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

Plan de vol: ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Planeur: aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans les conditions données de vol.

Qualification: mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Stagiaire: détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par l'exploitant] ou par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage comme navigant à l'entraînement pour une spécialité donnée (pilote, mécanicien navigant).

Temps aux instruments: temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps aux instruments au sol: temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur synthétique de vol homologué par le ministre chargé de l'aviation civile.

Temps de vol: total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. Ce temps, parfois appelé "temps bloc" ou "temps cale à cale", est compté à partir du moment où l'aéronef quitte le point d'embarquement jusqu'au moment où il s'arrête au point de débarquement.

Temps de vol aux instruments: temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

Temps de vol en solo: temps de vol pendant lequel un pilote stagiaire est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol sur planeur: total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Temps d'instruction en double commande: temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

Validation (d'une licence): mesure prise par le ministre chargé de l'aviation civile quand, au lieu de délivrer une licence, il reconnaît à une licence délivrée par un Etat, membre de l'organisation de l'aviation civile internationale la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.

Transport aérien commercial: toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises.

Chapitre deux

Règles générale relatives aux licences

- Art. 2 - Nul ne peut exercer les fonctions de membres d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est pas en mesure de justifier qu'il est titulaire de la licence correspondante en cours de validité, comportant toutes les qualifications nécessaires.
- Art. 3 - Sauf dérogation exceptionnelle accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, le titulaire d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 60 ans n'est pas autorisé à faire fonction de pilote commandant de bord d'un aéronef qui assure des services aériens internationaux réguliers ou effectue un vol non régulier de transport aérien international contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- Art. 4 - Tout candidat à une licence de membre d'équipage de conduite doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale justifiant qu'il satisfait à des conditions médicales fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

- Art. 5 - Lorsqu'une durée de validité est fixée à un certificat d'aptitude physique et mentale, la durée de validité de la licence correspondante ne peut dépasser l'échéance prescrite par l'autorité médicale.
- Art. 6 - Le titulaire d'une licence s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence et de ses qualifications connexes dès qu'il ressentira une déficience physique ou mentale quelconque de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.
- Art. 7 - Nul ne pilotera un aéronef, ou ne fera fonction de membre de l'équipage d'un aéronef, s'il se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de stupéfiants ou de médicaments de nature à compromettre son aptitude à exercer ses fonctions.
- Art. 8 - Le pilote commandant de bord devra veiller à ce qu'un vol:
- ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessures, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques.
 - ne se poursuive pas au delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.
- Art. 9 - En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

Chapitre trois **Qualifications afférentes aux licences de pilote**

- Art. 10 - 1 - Les qualifications d'aéronef comprennent:
- les qualifications de catégorie
 - les qualifications de classe
 - les qualifications de type 1
- Les qualifications de catégorie comprennent:
- les qualifications pour avions
 - les qualifications pour hélicoptères
 - les qualifications pour planeurs
 - les qualifications pour ballons libres.
- 2 - Les qualifications de classe sont établies pour les aéronefs dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote et comprennent les qualifications pour:
- les avions terrestres monomoteurs
 - les hydravions monomoteurs
 - les avions terrestres multimoteurs
 - les hydravions multimoteurs.
- 3 - Les qualifications de type sont établies pour:
- tout type d'aéronef dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'au moins deux pilotes.
 - tout type d'hélicoptère dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe n'ait été délivrée.
 - tout type d'aéronef, pour lequel le ministre chargé de l'aviation civile le juge nécessaire.
- Art. 11 - Les qualifications de circonstances de vol comprennent:
- la qualification de vol aux instruments-avions
 - la qualification de vol aux instruments-hélicoptère
 - la qualification de radiotéléphonie
 - la qualification d'instructeur.

La qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habiliter tout navigant à effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments. La qualification de radiotéléphonie est obligatoire pour habiliter tout membre d'équipage de conduite d'aéronef à assurer, à bord de tout aéronef les communications téléphoniques en conditions VFR ou en conditions IFR, s'il en possède la qualification correspondante. Une qualification de radiotéléphonie internationale CSI obligatoire pour habiliter tout navigant à utiliser la radiotéléphonie dans la langue anglaise. La qualification d'instructeur est obligatoire pour habiliter tout navigant détenteur d'une licence ou d'une qualification à donner ou à diriger l'instruction en vol nécessaire pour obtenir une licence ou qualification.

- Art. 12 - Les conditions d'obtention et de renouvellement des différentes licences et qualifications sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Chapitre IV **Carte de stagiaire**

- Art. 13 - Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol, en vue d'obtenir une licence ou une qualification déterminée, s'il n'est déjà détenteur d'une licence ou d'une Carte de stagiaire en cours de validité.

- Art. 14 - Le titulaire d'une carte de stagiaire est considéré comme navigant à l'entraînement et ne peut, de ce fait, effectuer seul de sa spécialité à bord un vol qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.
- Art. 15 - Pour obtenir la carte de stagiaire le candidat doit remplir les conditions suivantes:
1. avoir atteint un âge inférieur d'un an au plus à l'âge exigé pour la délivrance de la licence qu'il désire obtenir, s'il est candidat à une licence de pilote privé, ou avoir atteint un âge inférieur de deux ans au plus à l'âge exigé pour la délivrance d'une licence qu'il désire obtenir, s'il est candidat à une licence de navigant professionnel.
 2. satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour l'obtention de la licence envisagée.
- Art. 16 - La carte de stagiaire est valable douze mois au terme desquels elle peut être renouvelée pour une période de même durée, cependant son titulaire doit faire renouveler le certificat d'aptitude physique et mentale afférent à la licence qu'il désire obtenir.

Chapitre V

Prise en compte du temps de vol

- Art. 17 - Le titulaire d'une carte de stagiaire ou d'une licence doit être détenteur d'un carnet de vol, délivré par la direction générale de l'aviation civile, sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue. Le carnet de vol doit être tenu à jour et communiqué par l'intéressé aux services de contrôle sur simple demande de ceux-ci, aux fins de vérification et, en tous cas, au moment de la délivrance ou du renouvellement d'une licence. A cet effet, l'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son carnet sont exacts.
- Art. 18 - Un navigant stagiaire ou le titulaire d'une licence de pilote pourra faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de plate, commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol en qualité de pilote, commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.
- Art. 19 - Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote d'un aéronef ou la présence d'un copilote est exigée pourra faire prendre en compte 50%, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.
- Art. 20 - Le titulaire d'une licence de pilote qui, en qualité de copilote, remplit les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote instructeur, pourra faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

Chapitre VI

Dispositions particulières

- Art. 21 - Il peut être délivré une licence ou une qualification Tunisienne par équivalence à une licence ou qualification étrangère ou à titre militaire. Les conditions de délivrance par équivalence des licences, qualifications sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
- Art. 22 - Les conditions de validations des licences étrangères sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
- Art. 23 - Sont abrogées toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté et notamment l'arrêté du secrétaire d'Etat aux travaux publiés et à l'habitat du 22 novembre 1993, concernant les brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

Tunis, le 18 février 1994.
Le Ministre du transport
Tahar Hadj Ali
Vu
Le Premier Ministre
Hamed Karoui