

Arrêté du ministre du transport du 26 octobre 2009 Relatif au plan de vol.

Le ministre du transport ,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 à laquelle la Tunisie a adhéré par la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 et notamment son annexe deux ,
Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009, et notamment son article 78 ,
Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport ,
Vu le décret n° 91-86 du 14 janvier 1991, relatif à l'organisation des services centraux du ministère du transport,
Vu l'arrêté du ministre des transports et des communications du 29 mai 1985 relatif au plan de vol,
Vu l'arrêté du ministre du transport et du tourisme du 18 janvier 1988, portant réglementation des vols à vue dans la région d'information de vol de Tunis, tel que modifié et complété par l'arrêté du ministre du transport du 28 février 1994 et notamment ses articles 2 et 11.

Arrête :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier - Pour l'application du présent arrêté on entend par :

Plan de vol : Ensemble de renseignements spécifiques à un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux unités des services de la circulation aérienne.

Plan de vol déposé (FPL) : Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'une unité de services de la circulation aérienne (ATS) par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures .

Plan de vol répétitif (RPL) : Plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant d'aéronef remet aux unités ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive .

Plan de vol en vigueur (CPL) : Plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial .

Art. 2 - Le dépôt de plan de vol constitue:

a- une déclaration du commandant de bord certifiant que les membres de l'équipage ont les qualifications requises et que l'aéronef dispose de l'équipement légal pour entreprendre le vol, ou une partie du vol, pour lequel le plan de vol est déposé,

b- un engagement du commandant de bord d'observer les règles et procédures consécutives au plan de vol déposé.

Art. 3 - Le plan de vol est obligatoire pour tous les vols devant se dérouler en tout ou en partie à l'intérieur de l'espace aérien tunisien .

Toutefois, des dérogations spéciales peuvent être accordées par la direction générale de l'aviation civile du ministère du transport aux vols à vue évoluant à l'intérieur de l'espace aérien non contrôlé.

CHAPITRE II

MODELE DE PLAN DE VOL

Art. 4 - Le plan de vol doit être établi conformément à un modèle défini. Les exploitants d'aéronefs et les unités des services de la circulation aérienne doivent utiliser ce modèle pour l'établissement des plans de vol .

La forme et le contenu du modèle de plan de vol sont fixés par décision du ministre du transport .

Art. 5 - Les exploitants d'aéronefs et les unités des services de la circulation aérienne doivent suivre les instructions relatives à l'établissement du plan de vol .

Ces instructions sont fixées par décision du ministre du transport .

Art. 6 - Les plans de vol répétitifs doivent être déposés sous forme de listes contenant les données de plans de vol nécessaires au moyen d'un imprimé spécialement conçu à cette fin, ou sur d'autres supports se prêtant au traitement électronique de l'information .

La méthode de dépôt est fixée par décision du ministre du transport .

CHAPITRE III

PROCEDURES DE DEPOT DU PLAN DE VOL

Art. 7 - Le plan de vol doit être déposé au plus tard une heure avant l'heure estimée de départ pour les vols à effectuer dans l'espace aérien contrôlé ou consultatif .

Pour tout vol devant se dérouler en dehors de l'espace aérien contrôlé, le plan de vol sera déposé au plus tard 30 minutes avant l'heure estimée de départ .

Le dépôt du plan de vol doit avoir lieu au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ. Si un tel bureau n'existe pas à l'aérodrome de départ, le plan de vol doit être transmis à l'unité des services de la circulation aérienne desservant ou chargé de desservir l'aérodrome de départ.

Toutefois, pour les vols d'évacuation sanitaire, les vols de recherches et de sauvetage et certains vols militaires d'urgence en circulation aérienne générale dont la mission ne peut souffrir d'aucun retard, le plan de vol peut être transmis par radio à l'unité des services de la circulation aérienne desservant ou chargé de desservir l'aérodrome de départ.

Art. 8 - Pour des vols qui peuvent être soumis aux mesures de gestion des courants de trafic aérien, leurs plans de vol nécessitent des procédures spéciales de dépôt.

Ces mesures doivent figurer dans la publication d'information aéronautique Tunisie.

Art. 9 - Les plans de vol répétitifs ne doivent pas être utilisés pour d'autres vols que les vols aux instruments exploités régulièrement les mêmes jours de plusieurs semaines consécutives, et se reproduisant dix fois au moins ou chaque jour pendant au moins dix jours consécutifs. Les éléments de chaque plan de vol doivent être très stables.

Art. 10 - Les plans de vol répétitifs doivent couvrir la totalité du vol depuis l'aérodrome de départ jusqu'à l'aérodrome de destination.

Art. 11 - Des listes des plans de vol répétitifs complètes doivent être déposées au moins deux semaines avant la date d'exécution du premier vol figurant sur la liste des données de vol, et ce, auprès de l'autorité désignée dans la publication d'information aéronautique Tunisie.

Art. 12 - L'exploitant d'aéronef doit s'assurer, avant un départ, de ce qui suit:

a) si le vol doit suivre une route ou être effectué dans une zone pour laquelle un type de qualité de navigation requise a été prescrit, que l'aéronef a reçu une approbation pour la qualité de navigation appropriée et que toutes les conditions applicables à cette approbation seront respectées,

b) si une exploitation en espace aérien à minimum de séparation verticale réduit est prévue, que l'aéronef a reçu l'approbation nécessaire,

c) si le vol doit être effectué dans une zone pour laquelle un type de performance de communication requise a été prescrit, que l'aéronef a reçu une approbation de la performance de communication requise appropriée et que toutes les conditions applicables à cette approbation seront respectées.

Art. 13 - La première unité de services de la circulation aérienne qui recevra un plan de vol ou une modification de plan de vol doit agir comme suit :

a) elle vérifie que le format et les conventions de données y sont respectés ,

b) elle vérifie que ce plan de vol ou le changement apporté est complet et, dans la mesure du possible, exact ,

c) elle prend au besoin des dispositions pour rendre le plan de vol ou la modification acceptable aux services de la circulation aérienne ,

d) elle indique à l'expéditeur que le plan de vol ou le changement apporté est accepté .

Art. 14 - Lorsqu'il se produit un retard de 30 minutes par rapport à l'heure estimée de départ du poste de stationnement dans le cas d'un vol contrôlé, ou un retard d'une heure dans le cas d'un vol non contrôlé, pour lequel un plan de vol a été déposé, le plan de vol doit être amendé ou, s'il y a lieu, un nouveau plan de vol doit être déposé et l'ancien plan de vol est annulé .

Art. 15 - Si l'aérodrome de départ est dépourvu de tout moyen de communication et où il est impossible de communiquer le plan de vol avant le départ, le commandant de bord doit transmettre son plan de vol en vol par radio à l'unité concernée par la circulation aérienne soit directement soit par l'intermédiaire d'autres stations de télécommunications aéronautiques .

Art. 16 - Le commandant de bord qui renonce à entreprendre un vol ou une partie de vol pour le quel un plan de vol a été déposé doit immédiatement faire connaître sa décision à l'unité de la circulation aérienne intéressée .

Art. 17 - Si une notification de retard n'a pas été faite dans l'heure qui suit l'heure estimée de départ, le plan de vol sera annulé par les unités des services de la circulation aérienne, et dans ce cas l'envoi d'un message d'annulation du plan de vol incombera à l'unité des services de la circulation aérienne auprès de laquelle le plan de vol a été déposé .

CHAPITRE IV

Modifications au plan de vol

Art. 18 - Sous réserve des dispositions de l'article 20 du présent arrêté, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol aux instruments, ou d'un vol à vue effectué en tant que vol contrôlé, seront signalées dès que possible à l'unité concernée des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols à vue, toute modification importante apportée à un plan de vol sera signalée dès que possible à l'unité concernée des services de la circulation aérienne et ce, avant l'exécution du vol .

Art. 19 - Sauf dans les cas prévus aux articles 20 et 21 du présent arrêté, un aéronef doit se conformer au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'unité intéressée du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate, dans ce cas, dès que possible après que le commandant de bord aura pris toutes les dispositions d'urgence, l'unité intéressée des services de la circulation aérienne doit être informée des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence .

Art. 20 - En cas de force majeure nécessitant une action immédiate, le commandant de bord prendra les dispositions d'urgence adéquates et en informera le plus tôt possible l'unité intéressée de la circulation aérienne .

Art. 21 - En cas de dérogation involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes doivent être prises :

- a) écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible ,
- b) variation de la vitesse réelle : si la vitesse réelle moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5% par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'unité intéressée des services de la circulation aérienne en sera avisée ,
- c) modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants: point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, l'heure prévue corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'unité intéressée des services de la circulation aérienne .

Art. 22 - Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en conditions météorologiques de vol à vue conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol à vue exécuté à titre de vol contrôlé doit agir comme suit :

- a) il demandera une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en conditions météorologiques de vol à vue jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est requise, ou
- b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu à l'alinéa a), il poursuivra le vol en conditions météorologiques de vol à vue et avisera l'unité du contrôle de la circulation aérienne appropriée des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche, ou
- c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demandera l'autorisation de le poursuivre comme vol à vue spécial, ou
- d) il demandera l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments .

Art. 23 - Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur et obtenir une autorisation avant de passer en vol aux instruments dans l'espace aérien contrôlé .

Art. 24 - Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit aviser l'unité intéressée des services de la circulation aérienne que le vol à vue est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur .

Art. 25 - Si un pilote d'aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il ne doit pas annuler son vol aux instruments, à moins qu'on ne prévoie que le vol sera poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'on n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions .

Art. 26 - Les modifications permanentes consistant à inclure de nouveaux vols et à supprimer ou à modifier des vols figurant sur les listes doivent être soumises sous forme de listes d'amendements. Ces listes doivent parvenir à l'unité intéressée des services de la circulation aérienne au moins sept jours avant que les modifications ne prennent effet .

Art. 27 - Lorsque des listes des plans de vol répétitifs ont été initialement déposées sur support se prêtant au traitement électronique de l'information, il est permis à l'exploitant d'aéronef de soumettre des modifications en utilisant la même méthode .

Art. 28 - Toutes les modifications des plans de vol répétitifs doivent être soumises conformément aux instructions à suivre pour l'élaboration de ces listes .

Art. 29 - Les modifications à caractère temporaire et occasionnel apportées aux plans de vol répétitifs en ce qui concerne le type de l'aéronef, sa catégorie de turbulence de sillage, sa vitesse et/ou son niveau de croisière, doivent être notifiées pour chaque vol, aussitôt que possible et au plus tard 30 minutes avant le départ, au bureau de piste des services de la circulation aérienne chargé de l'aérodrome de départ. Seules les modifications portant sur le niveau de croisière peuvent être notifiées par radiotéléphonie lors du premier échange de communications avec l'unité des services de la circulation aérienne .

Art. 30 - En cas de modification imprévue concernant l'identification de l'aéronef, l'aérodrome de départ, la route et/ou l'aérodrome de destination, le plan de vol répétitif doit être annulé pour la journée en cause et un plan de vol individuel doit être déposé .

Art. 31 - Lorsque l'exploitant d'aéronef prévoit qu'un vol particulier pour lequel un plan de vol répétitif a été déposé subira vraisemblablement un retard minimal de 30 minutes par rapport à l'heure de départ du poste de stationnement portée au plan de vol, il doit aviser immédiatement l'unité des services de la circulation aérienne chargée de l'aérodrome de départ .

Art. 32 - Lorsque l'exploitant d'aéronef sait qu'un vol pour lequel un plan de vol répétitif a été déposé est annulé, il doit aviser l'unité des services de la circulation aérienne chargée de l'aérodrome de départ .

CHAPITRE V

Clôture d'un plan de vol

Art. 33 - L'autorisation d'atterrissage constitue la clôture du plan de vol. Un compte rendu d'arrivée doit être remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'unité intéressée des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination .

Art. 34 - S'il n'existe pas d'unité des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée doit être établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'unité des services de la circulation aérienne la plus proche .

Art. 35 - Lorsque le pilote sait que les moyens de communication à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit prendre les dispositions suivantes : juste avant l'atterrissage, il doit, si possible, transmettre à l'unité intéressée des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé. En principe, ce message doit être transmis à la station aéronautique qui dessert l'unité des services de la circulation aérienne chargée de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

Art. 36 - Les comptes rendus d'arrivée transmis par l'aéronef doivent renfermer les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef ,
- b) aérodrome de départ ,
- c) aérodrome de destination, en cas de déroutement seulement ,
- d) aérodrome d'arrivée ,
- e) heure d'arrivée .

Art. 37 - Sont abrogées, toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté et notamment celles de l'arrêté du 29 mai 1985, relatif au plan de vol .

Art. 38 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.
Tunis, le 26 octobre 2009.

Le ministre du transport

Abderrahim Zouari

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi