

Décision du Ministre du Transport N°163 du 6 Décembre 2006, fixant les facteurs à prendre en compte pour l'établissement du volume de trafic et des charges de travail des contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Ministre du Transport;

Vu la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et notamment son annexe 11;

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998 relative à l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports tel que amendé et complété par la loi n°2004-41 du 3 mai 2004;

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999, modifié et complété par la loi n°2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n° 2005-84 du 15 août 2005;

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

Vu la décision du Ministre du Transport n°155 du 26 août 2005, relative à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité pour la fourniture des services de la circulation aérienne;

Vu la décision du Ministre du Transport n°098 du 20 juillet 2006, relative aux études de sécurité dans le domaine de la fourniture des services de la circulation aérienne;

Sur proposition du Directeur Général de l'Aviation Civile.

DECIDE

Article premier : Objet : La présente décision a pour objet d'arrêter les facteurs à prendre en compte pour l'établissement des volumes de trafic et des charges de travail des contrôleurs de la circulation aériennes.

Article 2 : Définitions et abréviations : Pour l'application de la présente décision, les expressions et les abréviations ci-dessous ont les significations suivantes :

- **Capacité** : aptitude du dispositif du contrôle de la circulation aérienne ou de l'un de ses sous-systèmes ou postes de travail, à prendre en charge les vols en période d'activité normale. Elle est exprimée en nombre d'avions entrant dans un espace aérien donné pendant un intervalle de temps donné. La capacité maximale de pointe, réalisable pendant des temps assez courts, peut être sensiblement supérieure à la valeur en régime soutenu ;
- **Classification de l'espace aérien** : désignation par une lettre de l'alphabet d'un espace aérien, à l'intérieur duquel des types précis de vols sont autorisés et pour lequel il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation ;
- **Disponibilité** : temps pendant lequel un système fonctionne correctement, exprimé sous forme de pourcentage du temps total ;
- **Fiabilité** : probabilité qu'un appareil ou dispositif fonctionne sans défaillance à concurrence d'un laps de temps ou d'un usage spécifié ;
- **Service du contrôle de la circulation aérienne** : service assuré dans le but :
 - a) d'empêcher :
 - 1. les abordages entre aéronefs ;
 - 2. les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;
 - b) d'accélérer et régulariser la circulation aérienne.

Article 3 : Le nombre d'aéronefs auxquels un service du contrôle de la circulation aérienne est assuré dans les conditions normales d'exploitation, ne doit pas dépasser celui qui peut être acheminé en toute sécurité par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne intéressé. Afin de définir le nombre maximum de vols pouvant être pris en charge en toute sécurité, l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports doit évaluer, déclarer la capacité pour la région de contrôle, les secteurs de contrôle à l'intérieur de cette région ainsi que les aérodromes gérés par l'Office et doit prendre les mesures nécessaires pour respecter la capacité déclarée.

Article 4 : L'évaluation de la capacité de contrôle de la circulation aérienne doit faire l'objet d'une étude détaillée. Cette étude doit prendre en considération au moins les facteurs suivants :

- a) La précision de navigation des aéronefs qui utilisent l'espace aérien considéré,
- b) Les conditions météorologiques,
- c) Les structures des routes de services de la circulation aérienne,
- d) Le niveau et le type de services de la circulation aérienne fournis,

- e) La complexité structurelle de la région de contrôle, du secteur de contrôle ou de l'aérodrome considéré,
- f) La charge de travail des contrôleurs, y compris les tâches de contrôle et de coordination à accomplir,
- g) Les types de systèmes de communications, de navigation et de surveillance utilisés, leur degré de fiabilité et de disponibilité techniques, ainsi que la disponibilité de systèmes et/ou procédures de secours,
- h) L'existence de systèmes d'alarme et de contrôle de la circulation aérienne assurant les fonctions d'appui aux contrôleurs de la circulation aérienne,
- i) Tout autre facteur ou élément jugé pertinent pour ce qui concerne la charge de travail des contrôleurs aériens.

Les résultats des études de capacité de contrôle de la circulation aérienne doivent être communiqués aux services compétents du Ministère du transport pour approbation.

Article 5 : Les services compétents de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports doivent tout mettre en œuvre afin d'assurer une capacité suffisante pour le trafic. Cependant, lors de la mise en œuvre de toute mesure ou moyen visant à accroître la capacité, l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports doit s'assurer que les niveaux de sécurité requis sont respectés.

Article 6 : Les services compétents du Ministère du Transport et les exploitants d'aéroports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application des dispositions de la présente décision.