

DECISION

**Décision du Ministre du Transport
N°.....025.....du 20 JAN 2014.....relative à la création, la
définition des missions et de la structure de "la commission
de coordination des horaires de vols et à la définition des
missions du coordonnateur à l'aéroport international de
Tunis-Carthage.**

Le Ministre du Transport,

- Vu la loi n°86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du Ministère du Transport,
- Vu la loi n°91-86 du 14 janvier 1991, fixant organisation des services centraux du Ministère du Transport,
- Vu la décision du Ministre du Transport n°36 du 06 mars 2006 désignant le facilitateur des horaires de vols sur les aéroports internationaux de Tunis-Carthage et de Monastir Habib Bourguiba,
- Vu la décision du Ministre du Transport n°37 du 06 mars 2006 créant le comité de coordination des horaires de vols des aéroports internationaux de Tunis-Carthage et de Monastir Habib Bourguiba,
- Vu la classification, par l'Association du Transport Aérien Internationale «IATA», de l'aéroport international de Tunis Carthage niveau 3 à partir du 1^{er} septembre 2013,
- Et sur proposition du Directeur Général de l'Aviation Civile,

Décide :

Article premier :

Est créée, une commission dénommée « Commission de coordination des horaires de vols à l'Aéroport International de Tunis-Carthage ».

Article 2 :

La commission, objet de l'article premier, a pour mission de :

- Faire des propositions ou donner des conseils au coordonnateur pour l'aéroport international de Tunis Carthage ;
- Assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant la coordination des horaires de vols à l'aéroport international de Tunis Carthage;
- Statuer sur les correspondances relatives au non respect des horaires de vols à l'aéroport international de Tunis Carthage.

Article 3 :

La commission, citée à l'article premier, est présidée par le Directeur Général de l'Aviation Civile ou son représentant, et se compose comme suit :

- Le commandant de l'aéroport international de Tunis Carthage,
- Un représentant du Ministère de l'Intérieur,
- Un représentant du Ministère des Finances (Direction Générale des Douanes),
- Le coordonnateur des horaires de vols,
- Un représentant de Tunisair Handling,
- Un représentant de chaque compagnie aérienne nationale,
- Un représentant des compagnies aériennes étrangères dûment désigné par ces compagnies.

Article 4 :

Est créé, au sein de la commission de coordination des horaires de vols, un secrétariat permanent assuré par un cadre de la direction de l'aéroport de Tunis-Carthage, et chargé de :

- - préparer l'ordre du jour et les procès-verbaux des réunions,
- - Envoyer les invitations aux réunions de la commission,
- - Coordonner les activités de la commission et le suivi.
- - Documenter et conserver tous les faits de réunions de la commission dans le but de rendre compte des activités de la commission au Ministre du Transport.

Article 5 :

La commission de coordination des horaires de vols se réunit une fois par saison (saison hiver et saison été conformément à la définition de l'Association du Transport Aérien International « IATA »), au plus tard 30 jours avant le début de la saison, et en cas de nécessité.

Article 6 :

Un coordonnateur chargé de la coordination des horaires de vols à l'aéroport international de Tunis Carthage, est désigné par le Directeur Général de l'Aviation Civile.

Le coordonnateur désigné, exécute sa mission conformément aux dispositions du cahier des charges, annexé à la présente décision, et à la réglementation en vigueur.

Article 7 :

Les frais de gestion de la mission du coordonnateur sus mentionné sont, dans une phase initiale, à la charge de Tunisair Handling, et ce en attendant la mise en place d'une structure adéquate dédiée à cet effet.

Ces frais de gestion englobent principalement les allocations destinées au système d'information associé.

Article 8 :

Le Directeur Général de l'Aviation Civile, le Président Directeur Général de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports, le Directeur Général de Tunisair Handling, et les représentants des compagnies aériennes opérant à l'aéroport international de Tunis Carthage sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente Décision qui prend effet à partir de la date de sa signature.

Article 9 :

La présente décision annule et remplace les décisions du Ministre du Transport n°36 et 37 datées du 06 mars 2006.

Le Ministre du Transport

Karim HAROUNI

Article 6 :

Un coordonnateur chargé de la coordination des horaires de vols à l'aéroport international de Tunis Carthage, est désigné par le Directeur Général de l'Aviation Civile.

Le coordonnateur désigné, exécute sa mission conformément aux dispositions du cahier des charges, annexé à la présente décision, et à la réglementation en vigueur.

Article 7 :

Les frais de gestion de la mission du coordonnateur sus mentionné sont, dans une phase initiale, à la charge de Tunisair Handling, et ce en attendant la mise en place d'une structure adéquate dédiée à cet effet.

Ces frais de gestion englobent principalement les allocations destinées au système d'information associé.

Article 8 :

Le Directeur Général de l'Aviation Civile, le Président Directeur Général de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports, le Directeur Général de Tunisair Handling, et les représentants des compagnies aériennes opérant à l'aéroport international de Tunis Carthage sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente Décision qui prend effet à partir de la date de sa signature.

Article 9 :

La présente décision annule et remplace les décisions du Ministre du Transport n°36 et 37 datées du 06 mars 2006.

Le Ministre du Transport

Karim HAROUNI

**MINISTERE DU TRANSPORT
DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**

**Annexe à la décision du Ministre du Transport
n°...025... du 20 JAN 2014 relative à la création de « la
commission de coordination des horaires de vols ».**

Janvier 2014

CAHIER DES CHARGES RELATIVE A LA COORDINATION DES HORAIRES A
L'AEROPORT INTERNATIONAL DE TUNIS CARTHAGE.

SECTION 1 : GENERALITES ET DEFINITIONS

Article premier : Généralités

Dans l'aéroport où la demande des compagnies aériennes pour des créneaux de décollage et d'atterrissage excède la capacité de l'aéroport, des mécanismes d'attribution des créneaux horaires sont utilisés pour définir un ensemble de règles à suivre à cette fin.

Pour une compagnie aérienne, l'obtention d'un créneau horaire dans un aéroport signifie qu'elle peut utiliser l'ensemble des infrastructures et facilités nécessaires pour l'exploitation d'un vol à un moment donné (pistes, voies de circulation, postes de stationnement, terminaux, etc...).

Selon les caractéristiques de l'aéroport, l'attribution des créneaux peut être nécessaire à certaines heures de la journée ou durant certaines périodes chargées. L'objectif est de garantir que l'accès aux aéroports encombrés est organisé selon des règles équitables, non discriminatoires et transparentes pour l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage, afin de permettre une utilisation optimale des capacités des aéroports et des conditions de concurrence loyales

Article 2 : Définitions

Pour l'application du présent cahier des charges, les expressions et les abréviations ci-dessous indiquées ont les significations suivantes :

Compagnie aérienne : Une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable ou d'une autorisation équivalente de son autorité nationale.

Exploitant d'aéronef : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Niveau d'aéroport : La classification des aéroports basées sur son niveau de congestion comme niveau 1, niveau 2 et niveau 3 selon l'Association du Transport Aérien International « IATA ».

Coordination : Le terme générique désignant à la fois facilitation à un aéroport de niveau 2 et allocation de créneau à un aéroport de niveau 3.

Comité de coordination : Un comité établi à un aéroport de niveau 3 afin d'aviser le coordinateur des problèmes relatifs à la capacité, l'allocation de créneaux et la surveillance de leur utilisation à l'aéroport.

Coordonnateur : L'organisation ou la personne responsable de l'allocation des créneaux dans un aéroport de niveau 3.

IATA : Association du Transport Aérien International

Aéroport de niveau 1 : Un aéroport où les capacités de toutes les infrastructures à l'aéroport sont généralement suffisantes pour répondre aux exigences des utilisateurs en tout temps.

Aéroport de niveau 2 : Un aéroport où il y a un potentiel de congestion durant certaines périodes de la journée, de la semaine ou de la saison qui peut être résolu par une coopération volontaire entre les compagnies aériennes

Aéroport de niveau 3 : Un aéroport où il est nécessaire pour toutes les compagnies aériennes et autres exploitants d'aéronefs d'avoir un créneau horaire attribué par un coordinateur pour arriver et repartir à l'aéroport pendant les périodes où l'attribution des créneaux se produit.

SCR (Demande d'Autorisation de Créneau/message de Réponse) : Message standard utilisé par les compagnies et les coordinateurs, aux fins de planification des autorisations des créneaux dans un aéroport de niveau 3, comme décrit dans le chapitre 6 du SSIM.

Créneau : Une permission, accordée par un coordonnateur, pour effectuer une opération planifiée d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires nécessaires pour arriver ou partir dans un aéroport de niveau 3 à une date et une heure précise.

Slot Conférence (SC) : Un forum organisé par l'IATA pour la coordination des opérations planifiées aux aéroports de niveau 2 et 3, tenu deux fois chaque année pour les saisons d'été et d'hiver.

SSIM : Manuel d'information des horaires standard de l'IATA.

WSG : Directives universelles des créneaux d'aéroport.

SECTION 2 : MISSION DU COORDONNATEUR

Article 3 : Mission

3.1-Le coordonnateur attribue des créneaux horaires aux compagnies aériennes et autres exploitants d'aéronefs de manière neutre, transparente et non discriminatoire, sur la base des paramètres de coordination applicables et en conformité avec les critères prioritaires du WSG (The Worldwide Slot Guidelines) de l'IATA et toutes directives et règlements nationaux.

3.2-Le coordonnateur met à la disposition des parties intéressées, les détails sur les paramètres de coordination applicables, des directives et des règlements, et tous autres critères d'attribution des créneaux horaires, au moins sept (07) jours avant la date limite initiale pour chaque SC (Slot Conférence), lorsque cela est possible.

3.3-Le coordonnateur met à la disposition des compagnies aériennes par les moyens appropriés:

- les créneaux horaires à caractère historique, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour tous les exploitants d'aéronef utilisant l'aéroport ;

REPUBLIQUE TUNISIENNE

MINISTERE DU TRANSPORT

- les créneaux horaires demandés à l'origine, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les exploitants d'aéronef utilisant l'aéroport ;
- tous les créneaux horaires attribués, ainsi que les demandes en suspens, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les exploitants d'aéronef utilisant l'aéroport ;
- les créneaux horaires encore disponibles ;
- des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.

3.4-Le coordonnateur surveille les annulations effectuées après la date limite de remise des slots historiques.

3.5-Le coordonnateur surveille l'utilisation prévue et effective des créneaux afin d'identifier les éventuels cas de mauvais usage intentionnel des créneaux. Il communique par ailleurs un rapport à cet effet à la commission de coordination horaire.

3.6-Le coordonnateur adresse les problèmes découlant des impératifs contradictoires à la commission de coordination des horaires, de façon à éviter toute nécessité d'une intervention externe.

3.7-Le coordonnateur adresse mensuellement à la commission de coordination des horaires, la liste des compagnies ou des exploitants d'aéronef qui n'ont pas respectés les créneaux attribués.

3.8-Le coordonnateur répond à toute demande d'information de la part de la Direction Générale de l'Aviation Civile concernant les programmes des compagnies aériennes qui opèrent ou envisagent d'opérer sur l'aéroport de Tunis Carthage. En particulier, le coordonnateur doit être en mesure de préciser quels sont les exploitants d'aéronef qui ne tiennent pas compte des horaires de vols attribués par le coordonnateur ainsi que les horaires effectifs de ces vols.

3.9-Le coordonnateur assure une permanence adaptée au besoin du service.

3.10-Le coordonnateur est doté du personnel et des moyens notamment informatiques permettant d'effectuer un bilan des vols des compagnies aériennes qui opèrent ou envisagent d'opérer sur l'aéroport international de Tunis Carthage.

3.11-Le coordonnateur prend les dispositions permettant à la Direction Générale de l'Aviation Civile d'avoir, à des fins de consultation, un accès direct et permanent au système informatique de gestion des horaires de vols des compagnies aériennes.

3.12-Pour l'allocation des slots, le coordonnateur utilisera comme données de base les éléments qui lui seront fournis par les compagnies aériennes.

REPUBLIQUE TUNISIENNE

MINISTERE DU TRANSPORT

Les principes généraux suivants doivent être respectés:

- Les slots sont alloués aux exploitants d'aéronef pour les besoins de planification.
- Une compagnie aérienne ne peut opérer sans créneaux horaires à l'exception des cas cités à l'article 3.13 du présent cahier des charges.
- Une compagnie ne doit pas opérer en dehors de son créneau intentionnellement.
- Des séries de slots sont au moins 5 slots demandés pour la même heure et le même jour de la semaine distribués dans la même saison.
- Une compagnie a le droit de garder des séries de slots sur la base de priorité historique.
- La priorité historique est appliquée sur des séries de slots qui ont été utilisés au moins 80% du temps.
- La priorité historique ne peut être retirée pour une compagnie sans raison valable.
- Les slots peuvent être transférés ou échangés.
- L'allocation des slots est indépendante des droits de trafic.

3.13-En raison de leur nature particulière, les types de vols suivants peuvent être effectués à l'aéroport international de Tunis Carthage sans un créneau horaire attribué par le coordonnateur:

- a) Atterrissages d'urgence, y compris les déroutements ou les retours rapides après le décollage.
- b) Les avions d'état dont les vols des chefs d'Etat, vols transportant des ministres, ou des vols transportant des dignitaires de l'étranger pour une visite officielle.
- c) Les vols militaires, y compris les vols militaires transportant des fournitures ou en mission.
- d) Les vols humanitaires, y compris les urgences médicales, les vols des donateurs, recherche et sauvetage, les vols d'ambulance aérienne.
- e) Les vols techniques, y compris les vols d'étalonnage radar et ILS, les vols de relevés aériens et les vols de contrôle des aides à la navigation.

3.14-Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut pas être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons à la compagnie aérienne qui a demandé et lui indique le plus proche créneau de remplacement disponible

3.15-Les créneaux horaires peuvent être:

- Transférés par une compagnie aérienne d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'elle exploite;
- Transférés entre deux compagnies aériennes, avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature;
- Echangés, l'un pour l'autre, entre compagnies aériennes avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature.

SECTION 3 : MESURES COERCITIVES

Article 4 : mesures coercitives

4.1-Dans le cadre de cette phase initiale, le Directeur Général de l'Aviation Civile, après avis de la commission de coordination des horaires, peut prononcer un avertissement pour chaque exploitant d'aéronef n'ayant pas respecté les créneaux attribués. Cet avertissement doit être communiqué par une lettre de mise en demeure.

Il est prévu, dans une phase ultérieure, que des dispositions réglementaires prévoyant des restrictions et des amendes soient promulguées.

4.2-Le non respect des créneaux horaires attribués par le coordonnateur doit faire l'objet d'une lettre explicative adressée, par le représentant de la compagnie en question, à l'attention de monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile dans les cas suivants:

- a) L'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour Assurer le service aérien en question;
- b) La fermeture totale ou partielle d'un aéroport ou d'un espace aérien
- c) Une grave perturbation des opérations dans les aéroports concernés, y compris les séries de créneaux horaires dans d'autres aéroports en ce qui concerne des liaisons qui ont été touchées par cette perturbation, au cours d'une partie importante de la période de planification horaire;
- d) Une interruption des services aériens en raison d'une action visant à affecter ces services, par exemple, en cas de grève, ce qui empêche d'un point de vue pratique et/ou technique pour l'exploitant d'aéronef d'effectuer les vols comme prévu,

La lettre explicative doit être envoyée dans un délai ne dépassant les 48 heures à partir de la date du slot attribué, faute de quoi le non respect du créneau sera considéré intentionnel.