

الجمهورية التونسية

-***-

وزارة النقل

-***-

الإدارة العامة للطيران المدني

مقرر

من وزير النقل عدد...49.... مورخ في 3.0 جاني 2014 يتعلق بشروط وطرق منح وسحب المصادقة على الحدود الدنيا لمواصفات الأداء الملاحي.

إن وزير النقل،

بعد الإطلاع على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة ملحقها السادس و الثامن ؛

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بمقتضى القانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 المنقحة والمتممة بالقانون عدد 57 لسنة 2004 المؤرخ في 12 جويلية 2004 والقانون عدد 84 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 والقانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009.

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998 المتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات، كما تم تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004 ؛

و باقتراح من المدير العام للطيران المدني

قرر ما يلي :

الفصل الأول:

تضبط الخصوصيات الدنيا لتجهيزات الملاحة المستوجبة وشروط منح و سحب المصادقة للتخليق داخل المجال الجوي الخاضع للحدود الدنيا لمواصفات الأداء الملاحي، بالملحق لهذا المقرر.

وزير النقل
كريم الهماروني

الفصل الثاني : يجب على المستغلين الجويين الذين يقومون برحلات داخل المجال الجوي الخاضع للحدود الدنيا لمواصفات الأداء الملاحي التقيد بمقتضيات هذا المقرر

الفصل الثالث: تكلف الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران المدني والمطارات والمستغلين الجويين كل فيما يخصه بتنفيذ أحكام هذا المقرر ابتداء من تاريخ إمضاءه.

وزير النقل
كريسم الهارونسي

ANNEXE
RELATIVE AUX SPECIFICATIONS DE PERFORMANCES MINIMALES
DE NAVIGATION (MNPS)

1- Introduction

La présente décision a pour objet d'exposer des moyens acceptables, mais non exhaustif, pour satisfaire aux spécifications de l'OACI pour les vols à l'intérieur de l'espace aérien de l'Atlantique Nord, désigné espace aérien des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) de l'Atlantique Nord (NAT).

L'espace aérien dit M.N.P.S. Nord Atlantique est défini dans les procédures supplémentaires régionales DOC 7030 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Les procédures réglementaires qui concernent les vols Nord Atlantique figurent dans ce document et ses annexes, dans les PANS/RAC (DOC 4444 de l'OACI) ainsi que les notams en vigueur et les AIPs nationaux.

2- Spécifications minimales de performances de navigation exigées pour circuler à l'intérieur de l'espace aérien M.N.P.S.

2.1- Un aéronef n'est exploité dans un espace aérien désigné soumis aux Spécifications de Performances Minimales de Navigation (MNPS) conformément aux procédures supplémentaires régionales selon lesquelles les spécifications de performances minimales de navigation sont établies, que si l'exploitant s'est vu délivrer une approbation par les services compétents de la Direction Générale de l'Aviation Civile aux fins de mener de telles opérations.

Pour obtenir une approbation pour l'exploitation MNPS, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'équipement de navigation répond aux performances requises ;
- b) que les données affichées, témoins et commandes de navigation sont visibles et utilisables par chaque pilote qui occupe son poste de service ;
- c) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations a été établi ;
- d) que des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent :
 - 1) Les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME ;
 - 2) Les exigences en matière de composition et d'expérience de l'équipage de conduite ;
 - 3) Les procédures normales ;
 - 4) Les procédures d'urgence, y compris celles spécifiées par l'autorité responsable de l'espace aérien concerné ;
 - 5) La surveillance et les comptes rendus d'incidents.

2.2- Equipements

2.2.1- Equipements basiques

Les spécifications minimales du paragraphe 2.1. Sont considérées comme atteintes, compte tenu de l'expérience accumulée en exploitation, si le système de navigation est constitué au moins par :

- A- Deux systèmes de navigation longue distance (LRNS) ;
 - Un système de navigation longue distance peut être l'un des suivants :
 - (1) un système de navigation inertielle (INS) ;
 - (2) un système de navigation par satellite (GNSS) ; ou
 - (3) un système de navigation utilisant les éléments d'entrées d'un ou de plusieurs systèmes de référence inertiels ou tout autre capteur en conformité avec les spécifications MNPS.
- B- Si un GNSS est le seul système utilisé pour la navigation longue distance, un contrôle d'intégrité doit être effectué ;
- C- Pour toute exploitation en espace MNPS sur ces routes spéciales notifiées, l'avion doit être équipé d'un LRNS.

2.2.2- Spécifications complémentaires

- L'installation doit être approuvée selon les normes de certification en vigueur ;
- Les informations nécessaires à la navigation doivent être visibles et toutes les commandes utiles accessibles aux membres d'équipage assis à leur siège ;
- Des alarmes sonores ou visuelles doivent signaler les principaux défauts ou pannes des systèmes utilisés ;
- Les systèmes doivent être protégés contre les défauts d'alimentation (sauvegarde des données mémorisées essentielles) ;
- L'équipement embarqué ne doit pas être la source d'interférences radioélectriques et son fonctionnement ne doit pas être perturbé par d'autres systèmes installés à bord ;
- Les systèmes inertiels doivent être à indication automatique continue et doivent pouvoir être couplés au pilote automatique.

2.3- Procédures d'entretien

L'exploitant doit décrire les dispositions prises pour l'entretien de ces équipements.

2.4- Consignes d'utilisation

L'exploitant doit fournir un exemplaire du ou des documents mis à la disposition de ses équipages :

- Les procédures de mise en œuvre et d'utilisation des équipements disponibles pour la navigation en zone M.N.P.S. ;
- Les règles de circulation aérienne applicables en zone M.N.P.S.;

- Les consignes occasionnelles en cas de dégradation des performances ou de défaillances de ces équipements ;
- Les dispositions retenues au titre de la Liste Minimale d'Équipements (LME) ou tout autre document équivalent exposant les tolérances techniques envisagées pour les vols en zone M.N.P.S.

Une attention particulière doit être apportée aux procédures de contre vérification des éléments de navigation en zone M.N.P.S.

Pour les entreprises effectuant du transport aérien, l'ensemble de ces consignes devra être intégré au manuel d'exploitation.

2.5- Formation des équipages

L'exploitant doit décrire les méthodes qu'il utilise pour former et maintenir la compétence de ses équipages appelés à voler en zone M.N.P.S.

2.6- Surveillance des performances de navigation

La surveillance des performances de navigation constitue un élément essentiel du principe des MNPS. Cette surveillance est effectuée à partir des radars ATC proches des limites de l'espace aérien MNPS.

Tout écart considéré comme important ou excessif fera l'objet d'une étude sécurité adressée aux services compétents de la Direction Générale de l'Aviation Civile afin d'entreprendre les mesures qui s'imposent.

S'il n'est pas possible d'éliminer rapidement les causes d'écarts, l'exploitant doit s'abstenir d'exploiter en espace MNPS, les aéronefs concernés.

3. Modalités de délivrance de l'approbation M.N.P.S.

L'exploitant ou le propriétaire d'un aéronef désirant obtenir une approbation MNPS doit déposer auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile un dossier contenant :

- Les dispositions prises pour l'entretien de ces équipements ;
- Les additifs proposés au manuel d'exploitation ou consignes à l'attention des équipages décrivant toutes les procédures d'utilisation normales et anormales des équipements de navigation (Des consignes précises doivent être établies pour les cas de perte partielle ou totale des moyens de navigation survenant avant de pénétrer ou dans l'espace M.N.P.S) ;
- Le programme de formation des équipages en vue de l'utilisation de ces équipements;

- Les dispositions retenues au titre de la liste Minimale d'Équipement (LME) ou tout autre document équivalent exposant les tolérances techniques envisagées pour les vols en zone MNPS.

Après examen favorable du dossier déposé auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile, une approbation MNPS est délivrée par les services compétents de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Cette approbation qui peut être, provisoire, temporaire ou permanente, n'est valable que pour une association aéronef - équipement et exploitant.

En cas d'écarts constatés lors d'un vol, et dépassant les spécifications objet du paragraphe 2.1, l'exploitant est tenu d'en informer dans les 72 heures les services compétents de la Direction Générale de l'Aviation Civile, tout en prenant les dispositions nécessaires pour remédier à cette situation avant d'entreprendre un autre vol.

3. Retrait ou suspension de approbation MNPS:

Les services compétents de la Direction Générale de l'Aviation Civile peuvent retirer ou suspendre l'approbation MNPS, si les dispositions de la présente décision ne sont plus respectées par l'exploitant.

Le Ministre du Transport

Karim HARQUNT