

TRADUCTION FRANÇAISE POUR INFORMATION

Vendredi 11 jourmada I 1424 – 11 juillet 2003

146^{ème} année

N° 55

Sommaire

Décrets et Arrêtés

Premier Ministère

Maintien en activité dans le secteur public..... 2131

Ministère des Affaires Sociales et de la Solidarité

Décret n° 2003-1543 du 2 juillet 2003, fixant les modalités et les procédures de régularisation des périodes de mise en disponibilité spéciale au regard des régimes de sécurité sociale..... 2131

Décret n° 2003-1544 du 2 juillet 2003, modifiant le décret n° 92-631 du 23 mars 1992, fixant les conditions de bénéfice du régime de sécurité sociale des étudiants... 2132

Ministère des Affaires Etrangères

Décret n° 2003-1545 du 2 juillet 2003, portant ratification d'un accord entre le gouvernement de la République Tunisienne et le gouvernement de la République de Cuba sur la coopération entre les instituts diplomatiques des deux pays..... 2132

Maintien en activité dans le secteur public..... 2132

Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche Scientifique et de la Technologie

Nomination d'un membre au conseil consultatif national de la recherche scientifique et de la technologie..... 2133

Nomination du président du conseil consultatif national de la recherche scientifique et de la technologie..... 2133

Maintien en activité dans le secteur public..... 2133

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie du 1^{er} juillet 2003, portant nomination d'ordonnateurs secondaires..... 2133

Ministère des Technologies de la Communication et du Transport

- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé avion..... **2134**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion..... **2150**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion... **2170**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion..... **2188**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de qualification instructeur avion..... **2202**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion..... **2216**
- Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion..... **2220**

Ministère du Tourisme, du Commerce et de l'Artisanat

- Arrêté du ministre du tourisme, du commerce et de l'artisanat du 1^{er} juillet 2003, modifiant l'arrêté du ministre du commerce du 26 juillet 2001, portant approbation du cahier des charges pour l'exercice de la profession de conseiller en exportation..... **2247**

Ministère des Domaines de l'Etat et des Affaires Foncières

- Décret n° 2003-1550 du 2 juillet 2003**, fixant les modalités de la tenue du registre des droits réels grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes édifiés sur le domaine public des ports de pêche..... **2247**
- Décret n° 2003-1551 du 2 juillet 2003**, fixant la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission de reconnaissance et de conciliation en matière d'expropriation..... **2248**
- Arrêté du ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières du 8 juillet 2003, portant ouverture d'un concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de conservateur des bibliothèques ou de documentation à la conservation de la propriété foncière..... **2249**

Ministère de l'Industrie et de l'Energie

- Nomination d'un chargé de mission..... **2249**
- Arrêté du ministre de l'industrie et de l'énergie du 1^{er} juillet 2003, portant homologation des normes tunisiennes relatives aux piles électriques..... **2250**
- Arrêté du ministre de l'industrie et de l'énergie du 1^{er} juillet 2003, portant autorisation de cession totale d'intérêts dans le permis de recherche d'hydrocarbures dit permis "Makthar" et deuxième renouvellement de sa période de validité..... **2250**

Ministère de la Santé Publique

- Maintien en activité dans le secteur public..... **2252**

Ministère du Développement et de la Coopération Internationale

- Décret n° 2003-000 du 2 juillet 2003**, portant ratification de l'accord de garantie conclu, le 6 mars 2003, entre la République Tunisienne et la Banque Nordique d'Investissement et relatif à la troisième ligne de crédit accordée à TUNISIE-TELECOM..... **2252**

Ministère de l'Agriculture, de l'Environnement et des Ressources Hydrauliques

- Nomination du président-directeur général de l'office national de l'assainissement.... **2252**
- Nomination d'un professeur hospitalo-universitaire en médecine vétérinaire..... **2252**

décrets et arrêtés

PREMIER MINISTÈRE

MAINTIEN EN ACTIVITE

Par décret n° 2003-1542 du 2 juillet 2003.

Monsieur Fethi Mezgheni, administrateur général au Premier ministère, est maintenu en activité pour une période d'une année, à compter du 1^{er} août 2003.

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SOLIDARITE

Décret n° 2003-1543 du 2 juillet 2003, fixant les modalités et les procédures de régularisation des périodes de mise en disponibilité spéciale au regard des régimes de sécurité sociale.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre des affaires sociales et de la solidarité,

Vu le décret beylical du 12 avril 1951, instituant un régime de prévoyance en faveur des personnels de l'Etat et des collectivités publiques,

Vu la loi n° 60-30 du 14 décembre 1960, relative à l'organisation des régimes de sécurité sociale, telle que modifiée et complétée par les textes subséquents et notamment la loi n° 98-91 du 2 novembre 1998,

Vu la loi n° 60-33 du 14 décembre 1960, instituant un régime de pension d'invalidité, de vieillesse et de survie et un régime d'allocation de vieillesse et de survie dans le secteur non agricole,

Vu la loi n° 72-2 du 15 février 1972, portant réforme du régime de la prévoyance sociale des fonctionnaires, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment la loi n° 97-60 du 28 juillet 1997,

Vu la loi n° 83-112 du 12 décembre 1983, portant statut général des personnels de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics à caractère administratif, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 2003-20 du 17 mars 2003,

Vu la loi n° 85-12 du 5 mars 1985, portant régime des pensions civiles et militaires de retraite et de survivants dans le secteur public, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 97-74 du 18 novembre 1997,

Vu la loi n° 85-78 du 5 août 1985, portant statut général des agents des offices, des établissements publics à caractère industriel et commercial et des sociétés dont le capital appartient directement et entièrement à l'Etat ou aux collectivités publiques locales, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 2003-21 du 17 mars 2003,

Vu la loi n° 89-9 du 1^{er} février 1989, relative aux participations et entreprises et établissements publics, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 2001-33 du 29 mars 2001,

Vu la loi n° 95-105 du 14 décembre 1995, portant institution d'un système unique de validation des services au titre des régimes légaux de vieillesse, d'invalidité et de survivants,

Vu la loi n° 2003-16 du 24 février 2003, portant régularisation des périodes de mise en disponibilité spéciale au regard des régimes de sécurité sociale,

Vu le décret n° 74-499 du 27 avril 1974, relatif au régime de vieillesse, d'invalidité et de survivants dans le secteur non agricole, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment le décret n° 2001-779 du 29 mars 2001,

Vu le décret n° 75-775 du 30 octobre 1975, fixant les attributions du ministère des affaires sociales,

Vu le décret n° 93-308 du 1^{er} février 1993, relatif au régime du capital décès,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. - Le présent décret fixe les modalités et les procédures de régularisation des périodes de mise en disponibilité spéciale au regard des régimes de sécurité sociale.

Art. 2. - Les dispositions du présent décret s'appliquent aux personnes mises en disponibilité spéciale, visées à l'article premier de la loi n° 2003-16 du 24 février 2003, portant régularisation des périodes de mise en disponibilité spéciale au regard des régimes de sécurité sociale.

Art. 3. - L'administration ou l'établissement employeur des personnes visées à l'article 2 du présent décret doit transmettre une copie de la décision de mise en disponibilité spéciale à la caisse de sécurité sociale dont ils relèvent dans un délai maximum d'un mois à partir de la date de sa signature par le Premier ministre.

Art. 4. - L'employeur procède à l'inscription des agents mis en disponibilité spéciale sur les décomptes de versement relatifs aux agents en activité, affiliés à la caisse nationale de retraite et de prévoyance sociale ou sur les déclarations de salaires des agents affiliés à la caisse nationale de sécurité sociale.

Art. 5. - L'employeur est tenu d'informer la caisse de sécurité sociale concernée de toutes évolutions survenues au cours de la vie professionnelle de l'agent et modifiant ses droits aux prestations de sécurité sociale.

Art. 6. - La caisse de sécurité sociale concernée procède à la vérification des déclarations de salaires ou des décomptes de versement et du suivi du paiement des cotisations y afférentes et informe l'autorité de tutelle chargée de la sécurité sociale de tout retard ou manquement aux obligations mises à la charge de l'employeur.

Art. 7. - La caisse de sécurité sociale concernée fixe le montant des cotisations mises à la charge de l'agent et l'en informe à chaque trimestre et d'une manière régulière.

Les cotisations sont recouvrées selon le choix de l'agent, soit d'une façon régulière et aux échéances prévues, soit par anticipation et d'une manière périodique.

Art. 8. - La caisse de sécurité sociale concernée établit un décompte annuel des cotisations afférentes à la période de mise en disponibilité spéciale qui sera transmis à l'autorité de tutelle chargée de la sécurité sociale, à l'employeur, ainsi qu'à l'agent mis en disponibilité spéciale.

Art. 9. - Le Premier ministre, le ministre des affaires sociales et de la solidarité et les ministres intéressés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

Décret n° 2003-1544 du 2 juillet 2003, modifiant le décret n° 92-631 du 23 mars 1992, fixant les conditions de bénéfice du régime de sécurité sociale des étudiants.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre des affaires sociales et de la solidarité,

Vu la loi n° 60-30 du 14 décembre 1960, relative à l'organisation des régimes de sécurité sociale, telle que modifiée par la loi n° 98-91 du 2 novembre 1998,

Vu la loi n° 65-17 du 28 juin 1965, étendant les régimes de sécurité sociale aux étudiants et notamment ses articles 3 et 9, telle que modifiée par la loi n° 88-40 du 6 mai 1988,

Vu le décret n° 75-775 du 30 octobre 1975, fixant les attributions du ministère des affaires sociales,

Vu le décret n° 92-631 du 23 mars 1992, fixant les conditions de bénéfice du régime de sécurité sociale des étudiants,

Vu le décret n° 2002-2011 du 5 septembre 2002, relatif à la nomination des membres du gouvernement,

Vu l'avis du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décrète :

Article premier. - Sont abrogées, les dispositions de l'article 2 du décret n° 92-631 du 23 mars 1992 et remplacées par les dispositions suivantes :

Article 2 (nouveau). - La cotisation forfaitaire mise à la charge des étudiants bénéficiaires du régime de sécurité sociale, instituée par la loi susvisée n° 65-17 du 28 juin 1965, est fixée à cinq dinars par an.

Art. 2. - Les ministres de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie et des affaires sociales et de la solidarité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

**MINISTERE DES AFFAIRES
ETRANGERES**

Décret n° 2003-1545 du 2 juillet 2003, portant ratification d'un accord entre le gouvernement de la République Tunisienne et le gouvernement de la République de Cuba sur la coopération entre les instituts diplomatiques des deux pays.

Le Président de la République,

Vu la constitution et notamment son article 32,

Vu l'accord entre le gouvernement de la République Tunisienne et le gouvernement de la République de Cuba sur la coopération entre les instituts diplomatiques des deux pays, conclu à Tunis le 25 mars 2003.

Décrète :

Article premier. - Est ratifié, l'accord entre le gouvernement de la République Tunisienne et le gouvernement de la République de Cuba sur la coopération entre les instituts diplomatiques des deux pays, conclu à Tunis le 25 mars 2003.

Art. 2. - Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

MAINTIEN EN ACTIVITE

Par décret n° 2003-1546 du 2 juillet 2003.

Monsieur Hédi Annabi, ministre plénipotentiaire, est maintenu en activité pour une période d'une année, à compter du 1^{er} octobre 2003.

NOMINATIONS

Par décret n° 2003-1547 du 2 juillet 2003.

Monsieur Sadok Ben Jomâa est nommé membre du conseil consultatif national de la recherche scientifique et de la technologie en remplacement de Monsieur Mongi Ben H'mida.

Par décret n° 2003-1548 du 2 juillet 2003.

Monsieur Sadok Ben Jomâa est nommé président du conseil consultatif national de la recherche scientifique et de la technologie.

MAINTIEN EN ACTIVITE

Par décret n° 2003-1549 du 2 juillet 2003.

Madame Riadh Chaâbouni épouse Zghal, professeur de l'enseignement supérieur, est maintenue en activité pour une année, à compter du 1^{er} octobre 2003.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie du 1^{er} juillet 2003, portant nomination d'ordonnateurs secondaires.

Le ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie,

Vu le code de la comptabilité publique promulgué par la loi n° 73-81 du 31 décembre 1973, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment la loi n° 99-29 du 5 avril 1999 et notamment son article 87,

Vu la loi n° 87-83 du 31 décembre 1987, portant loi de finances pour la gestion 1988 et notamment ses articles 96 et 97,

Vu la loi n° 89-70 du 28 juillet 1989, relative à l'enseignement supérieur et à la recherche scientifique, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment ta loi n° 2000-67 du 17 juillet 2000,

Vu le décret n° 89-1939 du 14 décembre 1989, portant organisation des universités et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche scientifique, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment le décret n° 2002-23 du 8 janvier 2002,

Vu le décret n° 91-1999 du 31 décembre 1991, portant changement d'appellation de certains établissements publics,

Vu le décret n° 99-2558 du 17 novembre 1999, portant nomination des membres du gouvernement,

Vu le décret n° 2000-1801 du 31 juillet 2000, portant création d'une université,

Vu le décret n° 2000-2826 du 27 novembre 2000, portant changement d'appellation d'universités,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur du 31 janvier 2001, portant nomination d'ordonnateurs secondaires,

Vu l'avis du ministre des finances.

Arrête :

Article premier. - Les présidents des universités ci-dessous désignés sont nommés ordonnateurs secondaires du budget du ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie. Ils sont chargés en cette qualité d'engager et d'ordonner les dépenses imputables audit budget dans la limite des crédits qui leurs sont délégués à cet effet.

N° d'ordre	Ordonnateur secondaire	Dépenses	Comptable assignataire
1	Président de l'université Ezzitouna	Rémunération du personnel administratif, technique et ouvrier et du personnel enseignant	Le payeur général
2	Président de l'université de Tunis		
3	Président de l'université de Tunis El-Manar		
4	Président de l'université du 7 Novembre à Carthage		
5	Président de l'université de Manouba		
6	Président de l'université du Centre		
7	Président de l'université de Sfax pour le Sud		

Art. 2. - Toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté, et notamment l'arrêté du 31 janvier 2001 susvisé, sont annulées.

Art. 3. - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la technologie

Sadok Chaâbane

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex-ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994, relatif à la licence de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995, fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998, fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires, tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

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

Entraîneur de vol synthétique (STD) : l'un quelconque des dispositifs suivants :

a) Simulateur de vol (F.S) : dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'avion, incluant tout équipement et programme informatique nécessaires pour représenter l'avion au sol et en vol, un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage et un système de génération de mouvements et de forces.

b) Entraîneur au vol (FTD) : dispositif autre que le simulateur de vol sur lequel des sessions de formation et de contrôle peuvent être acceptés.

c) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) : dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type ou classe d'avion multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un avion. Il comprend un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage.

d) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I), dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'une classe d'avion.

e) Autres dispositifs de formation (OTD) : Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vols, des entraîneurs au vol et les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et qui constituent un moyen de formation dans lequel l'environnement d'un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

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.

Moto-planeur : Planeur ayant un certificat de navigabilité pourvu d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile , ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Pilote privé : Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

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 des conditions données de vol.

Qualification : Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

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

Temps de vol comme élève pilote commandant de bord : Temps de vol durant lequel l'instructeur de vol supervise le candidat exerçant les fonctions de pilote commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.

Article 2 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir dix sept (17) ans révolus.

Article 3 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir accompli au moins quarante cinq (45) heures de vol en tant que pilote d'avion, dont cinq (5) heures au maximum peuvent être effectuées sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation ou sur un simulateur de vol homologué.

Les heures de vol accomplies par les titulaires de licence de pilote sur un hélicoptère, un planeur, un moto planeur à moteur rétractable ou un moto planeur dont le moteur ne permet pas le décollage, sont prises en compte jusqu'à concurrence de 10% de leur temps de vol total en tant que pilote commandant de bord sur de tels aéronefs et dans la limite de dix (10) heures, en vue de la délivrance de la licence de pilote privé avion.

Article 5 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir subi avec succès dans un centre de formation agréé, une formation théorique et pratique conformément aux programmes définis aux articles 6 et 14 du présent arrêté.

Cette formation est sanctionnée par un brevet de pilote privé avion délivré par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ce brevet comporte deux certificats :

- Un certificat d'aptitude théorique ;
- Un certificat d'aptitude pratique.

Ces deux certificats sont délivrés par le centre de formation agréé au candidat déclaré admis par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Chapitre 1 : Certificat d'aptitude théorique

Section 1 : Formation théorique

Article 6 Le programme de formation théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion doit couvrir les matières suivantes :

- Législation et réglementation relatives à l'aviation civile ;
- Connaissances générales de l'aéronef ;
- Préparation du vol et performances;
- Performance humaine;
- Météorologie ;
- Navigation;
- Procédures opérationnelles;
- Principes du vol;
- Communications.

Le contenu du programme et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Section 2 : Examen théorique

Article 7 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit passer un examen théorique écrit. Cet examen doit comprendre neuf épreuves dont les durées sont fixées comme suit :

Matières	Durées
Législation et réglementation relatives à l'aviation civile	0h45min
Connaissances générales de l'aéronef	0h30 min
Préparation du vol et performances	1h00
Performance humaine	0h30 min
Météorologie	0h30 min
Navigation	1h00 min
Procédures opérationnelles	0h30 min
Principes du vol	0h45 min
Communications	0h30 min
Total	6h00 min

Un minimum de 120 questions doit être posé, au total, sous forme de questions à choix multiple (QCM).

Pour réussir à une épreuve , le candidat doit obtenir au moins 75 % des points alloués à cette épreuve. Les points doivent être accordés uniquement en cas de réponses correctes.

Pour être déclaré admis à l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion, le candidat doit réussir à toutes les épreuves dans une période de 12 mois.

La validité du certificat d'aptitude théorique de pilote privé avion est de vingt quatre (24) mois à partir de la date de réussite à toutes les épreuves.

Section 3 : Organisation de l'examen théorique

Article 8 : Il est organisé une fois au moins par an une session d'examen pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion.

Article 9 : Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse publié sur au moins deux quotidiens de la place.

L'avis doit indiquer :

- La date et le lieu de déroulement des épreuves théoriques ;
- La date de clôture de la liste d'inscription des candidatures ;
- L'adresse des services auprès desquels les candidatures doivent être déposées.

Article 10 : Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Une attestation délivrée par l'organisme de formation justifiant que le candidat a suivi le cycle de formation théorique de pilote privé avion;
- Une copie du reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 9 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Article 11 : La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 5 du présent arrêté.

Article 12 : Nonobstant les poursuites pénales de droit commun, toute fraude ou tentative de fraude dûment constatée entraîne l'exclusion immédiate du candidat de la salle d'examen, l'annulation des épreuves subies par le candidat et l'interdiction de participer pendant cinq ans aux examens du personnel de l'aéronautique civile.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Toute fraude ou tentative de fraude doit faire l'objet d'un rapport circonstancié du surveillant ou de l'examineur qui l'a constatée.

Chapitre 2 : Certificat d'aptitude pratique

Section 1 : Formation pratique

Article 13 : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit:

- Etre titulaire d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion en cours de validité;
- Avoir reçu une formation sur un avion de même classe ou de même type que celui utilisé pour l'épreuve. Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un avion monomoteur auquel cas il doit justifier de l'expérience prévue à l'article 4 du présent arrêté. Dans le cas où le candidat désire choisir de passer l'épreuve sur un avion multimoteur, il doit justifier d'une expérience de soixante dix (70) heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur avion.

Le candidat à l'épreuve pratique d'aptitude doit être proposé par son instructeur qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelles et pratiques du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion.

Article 14 Le programme de formation pratique pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit couvrir les matières suivantes :

- Préparation du vol, calcul de masse et de centrage, visite pré-vol et mise en service de l'avion ;
- Manœuvres au sol et en vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- Pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- Vol à vitesse faible, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
- Vol à vitesse élevée, reconnaissance du virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
- Décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- Décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- Vol par seule référence aux instruments, avec exécution d'un virage de 180 degrés ;
- Vol en campagne comportant l'utilisation de repères visuels de la navigation à l'estime et des aides radionavigation lorsqu'elles sont utilisables ;
- Opérations d'urgence, y compris pannes simulées d'équipement,
- Vol au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la radiotéléphonie et de la phraséologie.

Le contenu du programme de formation pratique est fixé par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 15 : Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir la licence de pilote privé avion s'il n'est détenteur d'une carte d'élève pilote en cours de validité.

Article 16 : Pour obtenir la carte d'élève pilote, le candidat doit avoir au moins seize (16) ans et détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité.

La validité de la carte d'élève pilote ne peut excéder la validité du certificat médical. Cette carte peut être renouvelée avec une validité n'excédant pas celle du certificat médical.

Article 17 : L'élève pilote ne peut effectuer seul l'entraînement en vol à bord d'un avion qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

Article 18 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir reçu, sur un avion ayant un certificat de navigabilité en cours de validité, au moins vingt cinq (25) heures de formation en double commande et au moins dix (10) heures de vol en solo supervisé, dont au moins cinq (5) heures de vol en campagne en solo, comprenant au moins un vol en campagne d'au moins 270 kilomètres (150NM), au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui de départ.

Lorsque le candidat a obtenu une prise en compte de son temps de vol en tant que pilote commandant de bord sur d'autres aéronefs, conformément à l'article 4 du présent arrêté, la formation exigée en double commande sur avion ne peut pas être réduite à une durée inférieure à vingt (20) heures.

Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq (5) heures de vol supplémentaires sur avion doivent avoir été effectuées de nuit, comprenant trois (3) heures de formation en double commande dont au moins une (1) heure de navigation en campagne et cinq (5) décollages en solo et cinq (5) atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

Article 19 : L'épreuve pratique d'aptitude est organisée pour chaque candidat remplissant les conditions prévues dans le présent arrêté et ce, à la demande de l'organisme ayant assuré la formation de l'intéressé.

L'épreuve pratique d'aptitude doit être réussie dans les six mois suivant la formation au vol et doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Article 20 : L'organisme de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'avion à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

Section 2 : Epreuve pratique d'aptitude

Article 21 : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit passer les épreuves suivantes:

SECTION 1

OPERATIONS AVANT LE VOL ET DEPART

La capacité à l'utilisation des check list et à la conduite du vol (contrôle de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, procédures de dégivrage et d'antigivrage etc...) s'applique à toutes les sections.

a.	Documentation de vol et briefing météo
b.	Calcul masse et centrage ; performances
c.	Préparation de l'avion et visite prévol
d.	Démarrage moteur et procédure après mise en route
e.	Roulage et règles de circulation au sol ; procédure avant décollage
f.	Vérifications au décollage et après décollage
g.	Procédures de départ de l'aérodrome
h.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie

SECTION 2

MANIABILITE

a.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
b.	Changements de vitesse en vol rectiligne et horizontal
c.	Montée : <ul style="list-style-type: none">- Montée au meilleur taux- Virages- Mise en palier
d.	Virages à inclinaison moyenne (30°)
e.	Virages serrés (inclinaison 45°), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé
f.	Vol très lent avec et sans braquage de volets

g.	Décrochage : <ul style="list-style-type: none"> - Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur - Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche - Approche du décrochage en configuration atterrissage
h.	Descente : <ul style="list-style-type: none"> - Avec moteur et sans moteur - Virages serrés en vol plané - Mise en palier
SECTION 3	
PROCEDURES EN ROUTE	
a.	Journal de navigation, navigation à l'estime et usage de la carte
b.	Tenue de l'altitude, du cap, de la vitesse
c.	Orientation, calcul et révision des estimées, tenue du journal de navigation
d.	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre)
e.	Utilisation des moyens de radionavigation
f.	Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé)
g.	Gestion du vol (vérifications, systèmes, carburant et givrage carburateur, etc)
h.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
SECTION 4	
PROCEDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
a.	Procédures d'arrivée sur l'aérodrome
b.	*Atterrissage de précision (terrain court), atterrissage vent de travers si les conditions le permettent
c.	*Atterrissage sans volets
d.	*Approche, moteur au ralenti (dans le cas d'un avion monomoteur)
e.	Touch and go

f.	Remise des gaz à faible hauteur
g.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
h.	Actions après le vol
SECTION 5	
PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE	
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 4.	
a.	Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur)
b.	* Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur)
c.	Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur)
d.	Urgences simulées
e.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol
SECTION 6	
VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ITEMS PERTINENTS DE LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 5.	
a.	Simulation de panne de moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si elle est effectuée dans un simulateur)
b.	Vol asymétrique : Approche et remise de gaz
c.	Vol asymétrique : Approche et atterrissage complet
d.	Arrêt moteur volontaire et redémarrage
e.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol
f.	A l'appréciation de l'examineur, tous items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la qualification de classe ou de type parmi la liste ci-dessous peuvent être inclus : <ul style="list-style-type: none"> - Systèmes de l'avion comprenant l'utilisation du pilote automatique - Utilisation du système de pressurisation - Utilisation des systèmes dégivreurs et antigivreurs
g.	Questions orales

(*) certains de ces exercices peuvent être combinés à l'appréciation de l'examineur en vol.

Article 22 : Pour être déclaré admis au certificat d'aptitude pratique, tout candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude prévues à l'article 21 du présent arrêté et la section 6 de la dite épreuve si un avion multimoteur est utilisé.

Article 23 : Un échec à l'une des rubriques d'une section entraîne l'échec sur la section entière.

En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section.

En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer de nouveau la totalité de l'épreuve.

En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections passées avec succès lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude doivent être réussies dans une période de six (6) mois au maximum.

Article 24 : L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude par l'une des annotations suivantes: «satisfaisant» ou «non satisfaisant ». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas, l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Article 25 : Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude:

- Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a interrompu l'épreuve pour des raisons que l'examineur juge justifiées, seules les sections non effectuées sont passées lors d'un vol ultérieur ;
- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète ;
- Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord et il doit subir l'épreuve comme s'il était seul pilote à bord. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de pilote commandant de bord ;

- L'examineur choisit le trajet de l'épreuve de navigation. Ce trajet peut s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et toute la documentation nécessaire à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit durer au minimum 60 minutes, conformément à l'article 21 du présent arrêté, et peut, après accord entre le candidat et l'examineur, faire l'objet d'une épreuve distincte ;
- Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performances de décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion utilisé;
- L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf si une intervention est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

Article 26 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder le contrôle permanent de l'avion de façon telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence et des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale :

Hauteur

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| - Vol normal | ± 150 pieds |
| - Avec panne de moteur simulée | ± 200 pieds |

Cap/alignement sur aide radio

- | | |
|--------------------------------|-------|
| - Vol normal | ± 10° |
| - Avec panne de moteur simulée | ± 15° |

Vitesse

- | | |
|------------------------------|---------------|
| - Décollage et approche | + 15/-5 nœuds |
| - Tous autres régimes de vol | ± 15 nœuds |

Chapitre 3 : Privilèges et validité de la licence

Article 27 : Sous réserve de toutes conditions supplémentaires spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, les privilèges de la licence de pilote privé avion, permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion qui n'est pas exploité à titre onéreux, à condition que la licence contienne au moins la qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé.

Si les privilèges de la licence sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 18 du présent arrêté.

Article 28 : Le titulaire de la licence de pilote privé avion ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers que s'il a effectué aux commandes, au cours des 90 jours précédents, 3 décollages et 3 atterrissages d'un avion de même type ou de même classe.

Si les privilèges sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 18 du présent arrêté.

Article 29 : Le titulaire de la licence de pilote privé avion s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il ressentira une diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Article 30 : Le titulaire de la licence de pilote privé avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

Article 31 : Le titulaire de la licence de pilote privé avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait le rendre inapte à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre et ne doit faire aucun usage de substances qui posent des problèmes de santé.

Article 32 : La forme et le contenu de la licence du pilote privé avion sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 33 : La validité de la licence de pilote privé avion est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical qui lui est associé.

Dans tous les cas, la validité dudit certificat médical ne peut excéder 24 mois pour les personnes âgées de moins de 40 ans et de 12 mois pour celles ayant 40 ans ou plus.

Chapitre 4: Délivrance d'une licence de pilote privé avion sur la base d'une licence étrangère de pilote privé avion ou d'un titre militaire

Article 34 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion sur la base d'une licence étrangère ou d'un titre militaire doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire de la licence étrangère de pilote privé avion, délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou être titulaire de l'un des brevets militaires de pilotage d'avion du premier degré ou d'un degré supérieur délivrés ou reconnus équivalents par les autorités militaires tunisiennes compétentes ;
- Satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote privé avion en ce qui concerne l'âge, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol.

Article 35 : Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 34 du présent arrêté doit passer les examens théoriques et pratiques définies comme suit:

1- Examen théorique

Le candidat doit passer l'examen prévu à l'article 7 et conformément aux procédures d'organisation prévues aux articles 8, 9, 11 et 12 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen ainsi que la validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion sont soumises aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'examen théorique, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

2- Epreuve pratique d'aptitude

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote privé avion en cours de validité, doit passer les épreuves pratiques d'aptitude du brevet de pilote privé avion prévues à l'article 21 conformément aux dispositions des articles 22 à 26 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, aux épreuves pratiques d'aptitude, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 36 : Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité ;
- Une copie du reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée ;
- Une copie de la licence étrangère ou du titre militaire ainsi que le relevé des heures de vol.

Toute demande ne comportant pas les pièces demandées définies dans le présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 9 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 5 : Validation d'une licence étrangère de pilote privé avion

Article 37: Une licence étrangère de pilote privé avion délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 peut être validée pour être utilisée à bord d'aéronefs immatriculés en Tunisie. Le titulaire de la licence étrangère de pilote privé avion désirant exercer à titre non onéreux les privilèges liés à cette licence, doit remplir les conditions suivantes :

- Démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise ;
- Remplir les conditions d'expériences définies à l'article 4 du présent arrêté.

Cette validation est délivrée, sous forme d'une autorisation temporaire, qui sera jointe à cette licence.

La validation confère à la licence étrangère, sauf restriction mentionnée sur cette validation, les mêmes privilèges que la licence tunisienne de pilote privé avion et ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

Chapitre 6 : Mesures particulières

Article 38: Les candidats aux épreuves théoriques du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion, peuvent se présenter avant le 31 décembre 2003 aux épreuves théoriques et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion.

Article 39 : Les titulaires d'une licence étrangère de pilote privé avion ou d'un brevet militaire de pilotage d'avion, obtenue avant la date de publication du présent arrêté, peuvent se présenter avant le 31 décembre 2004 aux épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999 .

Article 40 : Les licences de pilote privé avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté doivent être remplacées avant la date du 31 décembre 2004, par des licences dont le contenu et la forme sont conformes aux dispositions de la décision visée à l'article 32 du présent arrêté sous réserve que le titulaire de la licence remplit les conditions de renouvellement ou de prorogation de la qualification ou des qualifications associées à la licence prévues à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion et à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Article 41 : Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote privé avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 et ce pour les détenteurs de la licence de pilote privé avion avant la date de publication du présent

arrêté et ne remplissant pas les conditions de renouvellement ou de prorogation prévues par les deux arrêtés visés à l'article 40 du présent arrêté.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion, demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2003 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 38 du présent arrêté.

En outre, les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 et de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 susvisés ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999, demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004, pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 39 du présent arrêté.

Article 42 : Sont abrogés toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

Article 43 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

*Le ministre des technologies de la
communication et du transport*

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex-ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994, relatif à la licence de pilote professionnel avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995, fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote professionnel avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998, fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires, tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

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

Avion monopilote : Avion certifié pour être exploité par un seul pilote.

Entraîneur de vol synthétique (STD) : l'un quelconque des dispositifs suivants :

a) **Simulateur de vol (F.S)** : dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'avion, incluant tout équipement et programme informatique nécessaires pour représenter l'avion au sol et en vol, un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage et un système de génération de mouvements et de forces.

b) **Entraîneur au vol (FTD)** : dispositif autre que le simulateur de vol sur lequel des sessions de formation et de contrôle peuvent être acceptés.

c) **Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II)** : dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type ou classe d'avion multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un avion. Il comprend un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage.

d) **Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I)**, dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'une classe d'avion.

e) **Autres dispositifs de formation (OTD)** : Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vols, des entraîneurs au vol et les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et qui constituent un moyen de formation dans lequel l'environnement d'un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

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.

Moto-planeur : Planeur ayant un certificat de navigabilité pourvu d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

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 des conditions données de vol.

Pilote privé : Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Pilote professionnel : Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Qualification : Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

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 de vol synthétique homologué par le ministre des technologies de la communication et du transport.

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

Type (d'aéronef) : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.

Article 2 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion doit avoir (dix huit) 18 ans révolus.

Article 3 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion qui a subi et terminé avec succès une formation pratique intégrée doit avoir effectué cent cinquante (150) heures de temps de vol en tant que pilote sur des avions ayant un certificat de navigabilité en cours de validité.

Sur ces cent cinquante (150) heures de temps de vol, vingt (20) heures peuvent être remplacées par des heures effectuées sur hélicoptères et/ou sur moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé et dix (10) heures peuvent être remplacées par des heures aux instruments au sol sur un entraîneur de vol synthétique homologué.

Article 5 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion non issu d'une formation pratique intégrée doit avoir effectué au moins deux cents (200) heures de vol en tant que pilote sur un avion ayant un certificat de navigabilité en cours de validité.

Parmi les deux cents (200) heures de temps de vol citées au premier paragraphe du présent article:

- trente (30) heures peuvent être remplacées par trente (30) heures effectuées sur hélicoptère en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote privé d'hélicoptère ; ou

- cent (100) heures peuvent être remplacées par cent (100) heures effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote professionnel hélicoptère ; ou
- trente (30) heures peuvent être remplacées par trente (30) heures effectuées en tant que pilote commandant de bord sur moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé ou sur planeurs.

Article 6 : Au cours des cent cinquante (150) heures de vol requises pour la formation intégrée ou des deux cents (200) heures de vol requises pour la formation modulaire, le candidat doit avoir effectué sur avion au moins :

- cent (100) heures en tant que pilote commandant de bord, ou soixante dix (70) heures en tant que pilote commandant de bord si ces heures ont été effectuées durant une formation au pilotage intégrée.
- vingt (20) heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol en campagne d'au moins trois cents milles marin (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet de l'avion, sur deux aérodromes différents de celui du départ ;
- dix (10) heures de formation aux instruments dont cinq (5) heures au maximum peuvent être effectuées comme temps aux instruments au sol.
- cinq (5) heures de vol de nuit, comprenant trois (3) heures de formation en double commande dont au moins une (1) heure de navigation en campagne, et cinq (5) décollages en solo et cinq (5) atterrissages complets en solo.

Article 7 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion doit avoir subi avec succès une formation théorique et pratique, intégrée ou modulaire, auprès d'un centre de formation agréé. Le contenu des programmes et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Cette formation, est sanctionnée par un brevet de pilote professionnel avion délivré par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ce brevet comporte deux certificats:

- Un certificat d'aptitude théorique
- Un certificat d'aptitude pratique.

Ces deux certificats sont délivrés par le centre de formation agréé au candidat déclaré admis par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Chapitre 1 : Certificat d'aptitude théorique

Section 1 : formation théorique intégrée

Article 8: Le but de la formation théorique intégrée est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote professionnel avion, à l'exclusion de la formation d'instructeur de vol et de l'instruction à la qualification de vol aux instruments.

Article 9 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion doit avoir reçu une formation théorique intégrée et doit démontrer qu'il possède un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la licence de pilote professionnel avion en réussissant les examens théoriques portant sur les matières suivantes :

- 1. Droit aérien et procédures de contrôle de la circulation aérienne ;**
- 2. Connaissance générale des aéronefs:**
 - Cellules, système, motorisation ;
 - Instruments.
- 3. préparation du vol et performances:**
 - Masse et centrage ;
 - Performance ;
 - Préparation et suivi du vol .
- 4. Performance humaine;**
- 5. Météorologie ;**
- 6. Navigation :**
 - Navigation générale ;
 - Radionavigation .
- 7. Procédures opérationnelles ;**
- 8. Principe du vol ;**
- 9. Communications ;**

Article 10: Tout candidat à une formation théorique intégrée peut être admis en formation ab-initio ou comme titulaire d'une licence de pilote privé avion.

Pour être admis à suivre la formation théorique ab-initio qui doit comporter au moins trois cent (300) heures effectives d'instruction ou deux cent (200) heures si le candidat est titulaire d'une licence de pilote privé avion obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé, le candidat doit être titulaire du diplôme de baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent, d'un certificat médical de classe 1 en cours de validité et être âgé de 16 ans révolus.

Section 2 : formation théorique modulaire

Article 11: Le but de la formation théorique modulaire est de former les titulaires de la licence de pilote privé avion et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour l'obtention de la licence de pilote professionnel avion.

Article 12: Tout candidat à une formation théorique modulaire pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion dans un centre de formation agréé doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire du diplôme de baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent ;
- Etre titulaire de la licence de pilote privé avion en cours de validité ;
- Etre détenteur d'un certificat médical de classe 1 en cours de validité ;
- Avoir accompli cent cinquante (150) heures de vol en qualité de pilote ;
- Etre titulaire de la qualification de type ou de classe ou remplir les conditions pour être candidat à l'obtention de cette qualification si un avion multimoteur doit être utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude.

Article 13: Tout candidat à une formation théorique modulaire, pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion, doit suivre le même programme de connaissance théorique que le programme visé à l'article 9 du présent arrêté. Le cours théorique doit comporter au moins deux cent (200) heures effectives d'instruction.

Section 3 : Examen théorique

Article 14: L'examen théorique pour l'obtention de brevet de pilote professionnel avion comporte des épreuves écrites sous forme de questionnaire à choix multiple (QCM), les épreuves, la durée ainsi que le nombre minimal de questions sont définis comme suit :

EPREUVES N°	MATIERES	DUREE	NOMBRE MINIMAL DE QUESTIONS
1	Droit aérien et procédures de contrôle de la circulation aérienne ;	0H45	40
2	Connaissances générales des aéronefs: - cellules, systèmes, motorisation - instruments.	2H30	91
3	préparation du vol et performances: - masse et centrage ; - performances ; - préparation et suivi du vol.	3H00	94
4	Performance humaine	0H30	21
5	Météorologie	1H30	42
6	Navigation: - navigation générale ; - radionavigation.	1H30	42
7	Procédures opérationnelles	0H45	25
8	Principes du vol	0H45	28
9	Communications	0H30	21

Article 15 : Chaque épreuve comptant pour un examen ne peut faire l'objet de plus de quatre tentatives. Le candidat qui n'a pas réussi une épreuve après quatre tentatives se représente pour un nouvel examen. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Pour chaque épreuve, le président du jury des examens délivre une attestation de réussite à tout candidat qui a obtenu au moins 75% des points prévus pour cette épreuve. Il n'existe pas de notation négative.

le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de 18 mois, calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première épreuve de l'examen.

Le candidat se représente pour un nouvel examen s'il n'a pas réussi à l'ensemble des épreuves imposées dans la limite de six sessions ou dans un délai de 18 mois. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Article 16 : La validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion est de trente six (36) mois à compter de la date de réussite du candidat à l'examen théorique.

Section 4 : Organisation de l'examen théorique

Article 17 : Il est organisé deux fois au moins par an une session d'examen pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion. Le nombre de sessions programmées pour une année déterminée est annoncé avant le 30 septembre de l'année précédente par avis de presse publié sur au moins deux quotidiens de la place.

Article 18 : Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse.

L'avis doit indiquer :

- La date et le lieu de déroulement des épreuves théoriques ;
- La date de clôture de la liste d'inscription des candidatures ;
- L'adresse des services auprès desquels les candidatures doivent être déposées.

Article 19 : Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Une copie du diplôme de baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent ;
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi un cycle de formation théorique de pilote professionnel avion d'une manière complète et satisfaisante ;
- Une copie du reçu du paiement des redevances de participation aux épreuves théoriques pour la session d'examen considérée ;
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en anglais. Le programme de cette formation doit être préalablement agréé par le ministre des technologies de la communication et du transport.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 18 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Article 20 : La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 7 du présent arrêté.

Article 21 : Nonobstant les poursuites pénales de droit commun, toute fraude ou tentative de fraude dûment constatée entraîne l'exclusion immédiate du candidat de la salle d'examen, l'annulation des épreuves subies par le candidat et l'interdiction de participer pendant cinq ans aux examens du personnel de l'aéronautique civile.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Toute fraude ou tentative de fraude doit faire l'objet d'un rapport circonstancié du surveillant ou de l'examineur qui l'a constatée.

Chapitre 2 : Certificat d'aptitude pratique

Article 22 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion doit avoir suivi une formation au vol intégrée ou modulaire auprès d'un centre de formation agréé, sur un avion ayant un certificat de navigabilité en cours de validité.

Le programme de formation pratique doit être cohérent avec le programme de formation théorique.

Section 1 : Formation pratique intégrée

Article 23 : Le programme de formation pratique intégrée pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion se divise en quatre phases :

Phase 1 : Les exercices jusqu'au premier vol solo doivent comprendre un total d'au moins dix (10) heures d'instruction en double commande sur un avion monomoteur, incluant les points suivants :

- a) préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- b) circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- d) décollages et atterrissages normaux ;
- e) vol à vitesse faible, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
- f) positions inhabituelles et panne moteur simulée.

Phase 2 : Les exercices jusqu'au premier vol solo en campagne doivent comprendre un total d'au moins dix (10) heures d'instruction en double commande et d'au moins dix (10) heures de vol solo incluant les points suivants :

- a) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles), atterrissages sur terrain court ;
- b) vols avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° ;
- c) vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédures de déroutement ;
- d) circulation d'aérodrome au sol et vol sur différents aérodromes ;
- e) décollages et atterrissages par vent traversier ;
- f) opérations et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipements ;

- g) vol au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
- h) connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique.

Phase 3 : Les exercices jusqu'au test de progression de navigation VFR doivent comprendre un total d'au moins trente (30) heures d'instruction et d'au moins cinquante huit (58) heures en qualité de pilote commandant de bord, incluant :

- a) au moins dix (10) heures aux instruments, qui peuvent comporter cinq (5) heures aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation ou sur un simulateur de vol homologué et qui doivent être effectuées sous la conduite d'un instructeur habilité ;
- b) répétition des exercices des phases 1 et 2, qui doit inclure au moins cinq (5) heures sur un avion certifié pour l'emport d'au moins quatre personnes, et équipé d'une hélice à pas variable et d'un train rentrant ;
- c) vol à vue à vitesse élevée, reconnaissance du virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
- d) vol de nuit incluant des décollages et des atterrissages en qualité de pilote commandant de bord.

Phase 4 : L'instruction en double commande et les contrôles jusqu'à l'épreuve pratique du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion doivent comprendre ce qui suit :

- a) jusqu'à trente (30) heures d'instruction qui peuvent être consacrées à une formation au travail aérien spécialisée,
- b) et la répétition des exercices de la Phase 3, si nécessaire.

Article 24 : Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion s'il n'est détenteur d'une carte d'élève pilote en cours de validité.

Article 25 : Pour obtenir la carte d'élève pilote, le candidat doit avoir au moins 16 ans et détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

La validité de la carte d'élève pilote ne peut excéder la validité du certificat médical. Cette carte peut être renouvelée avec une validité n'excédant pas celle du certificat médical.

Article 26 : L'élève pilote ne peut effectuer seul l'entraînement en vol à bord d'un avion qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

Article 27 : La formation pratique sans compter la formation à la qualification de type doit comprendre un total d'au moins cent cinquante (150) heures, incluant tous les tests de progression, dont au maximum cinq (5) heures du total du cours peuvent être aux instruments au sol. Dans le total de cent cinquante (150) heures, les candidats doivent accomplir au moins :

- quatre vingts (80) heures d'instruction en double commande dont au maximum cinq (5) heures peuvent être aux instruments au sol ;
- soixante dix (70) heures en qualité de pilote commandant de bord ;

En outre, les candidats doivent avoir accompli, au moins, dans le total de ces 150 heures :

- vingt (20) heures de vol en campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 570 kilomètres (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui de départ ;
- cinq (5) heures de vol sur avion doivent être accomplies de nuit, comprenant trois (3) heures d'instruction en double commande incluant au minimum une (1) heure de navigation en campagne, et cinq (5) décollages en solo et cinq (5) atterrissages complets en solo,
- dix (10) heures de vol aux instruments dont cinq (5) heures au maximum peuvent être aux instruments au sol ;
- Au moins cinq (5) heures d'instruction en vol sur un avion certifié pour l'emport d'au moins quatre personnes, et équipé d'une hélice à pas variable et d'un train rentrant.

Article 28 : Tout candidat à une épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion doit avoir effectué toute la formation intégrée requise, y compris l'instruction sur un avion de même classe ou de même type que celui utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude.

Le candidat peut choisir de passer cette épreuve sur un avion monomoteur ou sur un avion multimoteur sous réserve d'être titulaire de la qualification de type ou de classe et d'avoir effectué soixante dix (70) heures de vol comme pilote commandant de bord sur avion.

L'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être certifié pour l'emport de 4 personnes au minimum, être muni d'un train rentrant ainsi que d'une hélice à pas variable.

Section 2 : Formation pratique modulaire

Article 29 : Le programme de formation pratique modulaire pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion doit couvrir :

A) Vol à vue

1. Préparation du vol , Calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
2. Décollage, circuit d'aérodrome, approche et atterrissage, utilisation de check list, évitement des collisions, procédures de vérification.
3. Circuits d'aérodrome : panne moteur simulée pendant et après le décollage ;
4. Décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) : atterrissages sur terrain court.
5. Décollages et atterrissages par vent traversier, remises des gaz ;
6. Vol à vitesse élevée, reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
7. Vol à basse vitesse, évitement des vrilles , reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement.
8. Vols en campagne : utilisation de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; préparation du vol par le candidat ; dépôt d'un plan de vol ATC ; évaluation des informations météorologiques, NOTAM, procédures et phraséologie de la radiotéléphonie ; positionnement au moyen des aides à la

radionavigation, vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne pour les vols VFR, panne simulée des moyens de radiocommunication, détérioration des conditions météorologiques, procédures de déroutement, panne moteur simulée en croisière, choix d'une piste de fortune pour l'atterrissage d'urgence.

B) Instruction au vol aux instruments

Tous les exercices peuvent être effectués sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I ou II ou sur un simulateur de vol homologué. Si l'instruction en vol doit être réalisée en conditions météorologiques de vol à vue (VMC), des moyens convenables simulant les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) pour l'élève doivent être utilisés.

9. Vol aux instruments basiques sans repères visuels extérieurs ; vols en palier ; changement de puissance pour accélérer ou décélérer, en maintenant le vol rectiligne stabilisé (niveau, cap), virages en palier à 15° et 25° d'inclinaison à gauche et à droite ; sorties de virages à des caps prédéterminés ;
10. Répétition de l'exercice cité au paragraphe 9 ci-dessus, avec en supplément mise en montée et en descente, maintien du cap et de la vitesse, mise en palier, virages en montée et en descente ;
11. Exercices aux instruments :
 - (a) Début d'exercice, décélérer jusqu'à la vitesse d'approche, volets en configuration approche ;
 - (b) Commencer un virage à taux standard, (à gauche ou à droite) ;
 - (c) Sortir du virage au cap opposé, maintenir le nouveau cap pendant une minute ;
 - (d) Virage à taux standard, train sorti, descente à 500 ft/mn ;
 - (e) Sortir du virage au cap initial, maintenir la descente (500 ft/mn) et le nouveau cap pendant 1 minute ;
 - (f) Mise en palier, 1000 pieds au-dessous de l'altitude initiale ;
 - (g) Commencer une remise des gaz ;
 - (h) Monter à la vitesse de meilleur taux de montée.
12. Répétition de l'exercice cité au paragraphe 9 ci-dessus et virages serrés à 45° d'inclinaison, rétablissement à partir de positions inhabituelles ;
13. Répétition de l'exercice cité au paragraphe 12 ci-dessus ;
14. Radionavigation avec utilisation du VOR, NDB ou VDF si disponible, interception de QDM et QDR prédéterminés ;
15. Répétition de l'exercice cité au paragraphe 9 ci-dessus, et rétablissement à partir de positions inhabituelles.
16. Répétition de l'exercice cité au paragraphe 9 ci-dessus, virage et changement d'altitude avec panne simulée de l'horizon artificiel et/ou compas directionnel ;
17. Reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
18. Répétition des exercices cités aux paragraphes 14,16 et 17 ci-dessus.

C) Instruction en vol sur avion multimoteur

Si nécessaire, utilisation d'un avion multimoteur pour l'exécution des exercices 1 à 18, incluant le pilotage de l'avion avec un moteur en panne simulée, un arrêt moteur et redémarrage.

Avant de commencer la formation, le candidat doit être titulaire de la qualification de type ou de classe sur un avion multimoteur utilisé pour l'épreuve.

Article 30 : Les candidats qui n'ont pas de qualification de vol aux instruments doivent effectuer au moins vingt cinq (25) heures d'instruction en double commande, incluant dix (10) heures d'instruction aux instruments, dont au plus cinq (5) heures peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I ou II (FNPT I ou II) ou sur un simulateur de vol (FS) homologué.

Les candidats qui sont titulaires d'une qualification de vol aux instruments avion sont dispensés d'effectuer les heures d'instruction aux instruments en double commande.

Les candidats qui sont titulaires d'une qualification de vol aux instruments hélicoptère sont dispensés d'effectuer 5 heures d'instruction aux instruments en double commande mais doivent dans ce cas justifier d'au moins 5 heures d'instruction en double commande en vol sur avion.

Les candidats qui ont une qualification de vol aux instruments en cours de validité doivent effectuer aux moins quinze (15) heures d'instruction au vol à vue en double commande.

Les candidats qui n'ont pas reçu de formation de vol de nuit (avion) doivent effectuer les 5 heures d'instruction au vol de nuit supplémentaires définies à l'article 6 du présent arrêté.

Au moins cinq (5) heures de l'instruction en vol doivent être réalisées sur un avion certifié pour l'emport d'au moins quatre personnes, et équipé d'une hélice à pas variable et d'un train rentrant.

Section 3 : Epreuve pratique d'aptitude

Article 31 : Après avoir achevé la formation pratique intégrée ou modulaire et lorsque les conditions d'expérience applicables sont remplies, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude sur avion monomoteur ou multimoteur conformément au contenu défini à l'article 34 du présent arrêté sous réserve de remplir les conditions suivantes :

- 1) Etre titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion en cours de validité ou du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion en cours de validité obtenue à la suite d'une formation intégrée;
- 2) S'acquitter des redevances y afférentes prévues par la législation et la réglementation en vigueur, une copie du reçu justifiant le paiement de ces redevances sera jointe à la demande de candidature ;
- 3) Etre proposé par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé sa formation et qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelle et pratique du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion.
- 4) Détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité ;
- 5) Justifier de l'expérience en vol.

Article 32 : L'épreuve pratique d'aptitude doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Article 33 : Le centre de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'avion à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

Article 34 : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion doit passer les épreuves suivantes :

SECTION 1 DEPART	
L'utilisation des listes de vérification, la conduite du vol (contrôle de l'avion à l'aide de références visuelles extérieures, procédures de dégivrage et d'antigivrage, etc...) s'appliquent à toutes les sections.	
a.	Préparation du vol, documentation, calcul de masse et de centrage, briefing météorologie
b.	Inspection et préparation de l'avion
c.	Roulage et décollage
d.	Respect des exigences de performances et de centrage
e.	Circuit d'aérodrome et cheminements
f.	Procédure de départ, calage altimétrique, évitement de collision (surveillance)
g.	Liaisons et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie
SECTION 2 MANIABILITE	
a.	Pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, y compris le vol rectiligne stabilisé, en palier, en montée, en descente, sécurité extérieure
b.	Vol à vitesse faible, incluant la reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement
c.	Virages, incluant des virages en configuration d'atterrissage, virages à grande inclinaison 45°
d.	Vol à vitesse élevée, incluant la reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement
e.	Vol avec référence exclusive aux instruments incluant: <ul style="list-style-type: none"> - Vol en palier, configuration de croisière, tenue du cap, de l'altitude et de la vitesse - Virages en montée et en descente, avec une inclinaison de 10° à 30° - Rétablissement à partir de positions inhabituelles - Panneau partiel
f.	Liaisons et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie
SECTION 3 PROCEDURES EN ROUTE	
a.	Pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, notamment en configuration croisière - Prise en compte du rayon d'action et de l'endurance
b.	Orientation, lecture de carte
c.	Tenue de l'altitude, de la vitesse et du cap, surveillance extérieure
d.	Calage altimétrique. Liaison et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie

e.	Gestion du vol, tenue du journal de navigation (log), suivi carburant, évaluation de l'erreur de route et retour sur une route correcte
f.	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation du déroutement
g.	Alignement, positionnement (NDB ou VOR), identification des moyens radio (vol aux instruments). Exécution du déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).
SECTION 4 APPROCHE ET ATERRISSAGE	
a.	Procédure d'arrivée, calage altimétrique, vérifications, vigilance extérieure
b.	Liaisons et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie
c.	Remise des gaz à basse altitude
d.	Atterrissage normal, atterrissage par vent traversier (si les conditions le permettent)
e.	Atterrissage sur terrain court
f.	Approche et atterrissage moteur réduit (monomoteurs seulement)
g.	Atterrissage sans utilisation des volets
h.	Actions après le vol
SECTION 5 PROCEDURES DE SECOURS ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a.	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude garantissant la sécurité) procédure incendie
b.	Pannes d'équipement notamment la sortie du train en secours, les pannes électriques et les pannes de freins
c.	Atterrissage forcé (simulé)
d.	Liaisons et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie
SECTION 6 VOL ASYMETRIQUE SIMULE ET CARACTERISTIQUES SPECIFIQUES A LA CLASSE OU AU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5	
a.	Panne moteur simulée au décollage (à une altitude garantissant la sécurité sauf si l'exercice est effectué sur simulateur)
b.	Approche et remise de gaz asymétriques
c.	Approche et atterrissage asymétriques
d.	Arrêt moteur et remise en route
e.	Liaison et respect des instructions ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie. Conduite du vol
f.	A la discrétion de l'examineur, tout point spécifique de l'épreuve pratique de qualification de classe ou de type, y compris : - Systèmes avions, notamment l'utilisation du pilote automatique - Utilisation du système de pressurisation - Utilisation des systèmes d'antigivrage et de dégivrage.
g.	Questions orales sur les épreuves pratiques de l'examen.

Article 35 : Pour être déclaré admis au certificat d'aptitude pratique le candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude prévues à l'article 34 du présent arrêté ainsi que la section 6 de la dite épreuve si un avion multimoteur est utilisé.

Article 36 : Un échec à l'une des rubriques d'une section entraîne l'échec sur la section entière.

En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau la dite section.

En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer de nouveau la totalité de l'épreuve.

En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections passées avec succès qu'il avait réussies lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Toutes les sections doivent être réussies dans une période de six (6) mois au maximum.

Article 37 : L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude par l'une des annotations suivantes: «satisfaisant» ou «non satisfaisant». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas, l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Article 38 : Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude:

- Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisante. Il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a interrompu l'épreuve pour des raisons que l'examineur juge justifiées, seules les sections non effectuées sont passées lors d'un vol ultérieur ;
- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète ;
- Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était seul pilote à bord. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de pilote commandant de bord ;
- Le trajet doit être choisi par l'examineur et doit être à destination d'un aérodrome contrôlé. Le vol peut s'achever sur l'aérodrome de départ ou sur un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer

- que les équipements et toute la documentation nécessaire à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit durer au minimum 90 minutes ;
- Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions qu'il effectue, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérifications (check-list) autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performance de décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculées par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion utilisé ;
 - L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf si une intervention est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

Article 39 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder le contrôle permanent de l'avion de façon telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence et des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale :

Hauteur

- Vol normal ± 100 pieds
- Avec panne moteur simulée ± 150 pieds

Alignement sur aides radio ± 5°

Cap

- Vol normal ± 10°
- Avec panne moteur simulée ± 15°

Vitesse

- Décollage et atterrissage ± 5 nœuds
- Toutes autres phases de vol ± 10 nœuds

Chapitre 3 : Privilèges et validité de la licence

Article 40 : Sous réserve de toutes autres limitations spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, la licence de pilote professionnel avion permet à son titulaire :

- D'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé avion ;
- De remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote sur tout avion effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien commercial ;

- De remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial de tout avion monopilote ;
- De remplir les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial sur tous les avions dont l'exploitation avec un copilote est requis.

Toutefois lorsque le titulaire d'une licence de pilote professionnel avion remplit les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote dans le transport aérien commercial, il ne peut plus exercer ses fonctions s'il est âgé de 60 ans et plus.

Article 41 : Le titulaire de la licence de pilote professionnel avion s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il ressentira une diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Article 42 : Le titulaire de la licence de pilote professionnel avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

Article 43 : Le titulaire de la licence de pilote professionnel avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait le rendre inapte à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre et ne doit faire aucun usage de substances qui posent des problèmes de santé.

Article 44 : La forme et le contenu de la licence du pilote professionnel avion sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 45 : La validité de la licence de pilote professionnel avion est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical qui lui est associé.

Dans tous les cas, la validité dudit certificat médical ne peut excéder 12 mois pour les personnes âgées de moins de 40 ans et de 6 mois pour celles ayant 40 ans ou plus.

Chapitre 4 : Délivrance d'une licence de pilote professionnel avion sur la base d'une licence étrangère de pilote professionnel avion ou d'un titre militaire

Article 46 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel avion sur la base d'une licence étrangère ou d'un titre militaire doit remplir les conditions suivantes:

- Etre titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel avion, délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou être titulaire de l'un des brevets militaires de pilotage d'avion du 2ème degré ou d'un degré supérieur délivrés ou reconnus équivalents par les autorités militaires tunisiennes compétentes;
- Satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote professionnel avion en ce qui concerne le niveau d'instruction exigé des candidats aux épreuves d'aptitudes théoriques ainsi que l'âge, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol.

Article 47 : Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 46 du présent arrêté doit passer l'examen théorique et l'épreuve pratique d'aptitude définis comme suit :

1- Examen théorique

Le candidat doit passer l'examen prévu à l'article 14 conformément aux procédures d'organisation prévues aux articles 17, 18, 20 et 21 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen ainsi que la validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion sont soumises aux dispositions des articles 15 et 16 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'examen théorique, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

2- Epreuve pratique d'aptitude

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote professionnel avion en cours de validité, doit passer l'épreuve pratique d'aptitude du brevet de pilote professionnel avion conformément aux dispositions des articles 31 à 39 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'épreuve pratique d'aptitude, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 48 : Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Un certificat médical de classe 1 en cours de validité ;
- Une copie du reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée ;
- Une copie certifiée conforme des documents justifiant le niveau d'instruction, de la licence étrangère ou du titre militaire ainsi que de l'expérience en vol.
- Une attestation justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en anglais.

Toute demande ne comportant pas les pièces demandées définies dans le présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 18 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 5 : Validation d'une licence étrangère de pilote professionnel avion

Article 49 : Une licence étrangère de pilote professionnel avion délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 peut être validée pour être utilisée à bord d'aéronefs immatriculés en Tunisie dans les conditions suivantes :

- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel avion désire exercer contre rémunération les privilèges liés à cette licence, il doit remplir les conditions suivantes :

- Satisfaire, par une épreuve pratique les conditions de prorogation de la qualification de type et de classe multimoteur avion correspondant aux privilèges de la licence détenue,
 - Démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la législation et de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise ;
 - Démontrer une connaissance de la langue anglaise dans les circonstances en vol et au sol et pouvoir communiquer en anglais avec les autres membres de l'équipage.
 - Justifier d'une expérience de vol comportant au moins 1000 heures de vol sur le type d'avion sur lequel, il désire exercer les privilèges de sa licence.
- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel avion désire exercer à titre privé les privilèges liés à cette licence, il doit démontrer qu'une connaissance de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise.

Cette validation est délivrée, sous forme d'une autorisation temporaire qui sera jointe à cette licence.

La validation confère à la licence étrangère, sauf restriction mentionnée sur cette validation, les mêmes privilèges que la licence tunisienne de pilote professionnel avion et ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même et n'accordera pas de privilèges supplémentaires que ceux permis par la licence d'origine.

Chapitre 6 : Mesures particulières

Article 50: Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté, a accompli ou poursuit un cycle de formation théorique du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion dans un centre de formation agréé, peut se présenter, avant la date du 31 décembre 2004 aux épreuves théoriques du brevet de pilote professionnel avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote professionnel avion.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le même centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou qu'il poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Article 51: Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté a accompli ou poursuit un cycle de formation pratique du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion dans un centre de formation agréé ou détenteur du certificat d'aptitude théorique en cours de validité du brevet de pilote professionnel avion et ce conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote professionnel avion, peut se présenter avant la date du 31 décembre 2003 aux épreuves pratiques pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion et conformément aux dispositions de l'arrêté visé au présent article.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le même centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Ce candidat doit, à partir de la date du 31 décembre 2003 se présenter directement aux épreuves pratiques d'aptitude pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion et conformément aux articles 31 à 39 du présent arrêté.

Article 52 : Les titulaires d'une licence étrangère de pilote professionnel avion ou d'un brevet militaire de pilotage d'avion du 2^{ème} degré ou d'un degré supérieur, obtenu avant le 31 décembre 2003, peuvent se présenter avant la date du 31 décembre 2004, aux épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999 .

Article 53: Les licences de pilote professionnel avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté doivent être remplacées avant la date du 31 décembre 2004, par des licences dont le contenu et la forme sont conformes aux dispositions de la décision visée à l'article 44 du présent arrêté sous réserve que le titulaire de la licence remplit les conditions de renouvellement ou de prorogation de la qualification ou des qualifications associées à la licence prévues à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion et à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Article 54 : Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote professionnel avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote professionnel avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 et ce pour les détenteurs de la licence de pilote professionnel avion avant la date de publication du présent arrêté et ne remplissant pas les conditions de renouvellement ou de prorogation prévues par les deux arrêtés visés à l'article 53 du présent arrêté.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 susvisé ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote professionnel avion, demeurent en vigueur jusqu'à la date du:

- 30 décembre 2003 pour les candidats aux épreuves pratiques visées à l'article 51 du présent arrêté ;
- 30 décembre 2004 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 50 du présent arrêté.

En outre, les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 et de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 susvisés ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999, demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 52 du présent arrêté.

Article 55 : Sont abrogés toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

Article 56 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport
Sadok Rabah

Vu
Le Premier ministre
Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex -ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 1^{er} décembre 1994, relatif à la qualification de vol aux instruments avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995, fixant le régime des examens pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique et pratique de la qualification de vol aux instruments avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998, fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires, tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

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

Avion monopilote : Avion certifié pour être exploité par un seul pilote.

Avion multipilote : Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

Catégorie (d'aéronefs) : Classification des aéronefs selon des caractéristiques fondamentales spécifiées tels qu'avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre.

Contrôle de compétence : Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

Entraîneur de vol synthétique (STD): l'un quelconque des dispositifs suivants :

a) Simulateur de vol (F.S) : dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'avion, incluant tout équipement et programme informatique nécessaire pour représenter l'avion au sol et en vol, un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage et un système de génération de mouvements et de forces.

b) Entraîneur au vol (FTD) : dispositif autre que le simulateur de vol sur lequel des sessions de formation et de contrôle peuvent être acceptés.

c) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) : dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type ou classe d'avion multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un avion. Il comprend un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage.

d) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I), dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'une classe d'avion.

e) Autres dispositifs de formation (OTD) : Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vols, des entraîneurs au vol et les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et qui constituent un moyen de formation dans lequel l'environnement d'un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Pilote privé : Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Pilote professionnel : Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Qualification : Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Renouvellement d'une qualification : Acte administratif effectué après qu'une qualification soit arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

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 de vol synthétique homologué par le ministre des technologies de la communication et du transport.

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 élève pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol comme élève pilote commandant de bord : Temps de vol durant lequel l'instructeur de vol supervise le candidat exerçant les fonctions de pilote commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.

Travail en équipage : Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'Autorité du pilote commandant de bord.

Type (d'aéronef) : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.

Article 2 : A l'exception du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou une formation en double commande, le titulaire d'une licence de pilote avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'avion en régime de vol aux instruments, s'il ne détient pas une qualification de vol aux instruments avion appropriée à la catégorie d'aéronef utilisé, délivrée conformément à la réglementation en vigueur.

Article 3 : Le candidat à l'obtention d'une qualification de vol aux instruments avion doit remplir les conditions suivantes :

- a) être titulaire soit d'une licence de pilote privé avion en cours de validité incluant une formation au vol de nuit, soit d'une licence de pilote professionnel avion en cours de validité ;

- b) avoir accompli au minimum cinquante (50) heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord d'avion ou d'hélicoptère, dont au moins dix (10) heures auront été effectuées sur avion ;
- c) être titulaire du diplôme de baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent ;
- d) détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de vol aux instruments avion doit avoir subi avec succès une formation théorique et pratique auprès d'un centre de formation agréé. Le candidat à cette formation doit être titulaire du diplôme du baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent.

Le contenu du programme et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Cette formation est sanctionnée par :

- un certificat d'aptitude théorique ;
- un certificat d'aptitude pratique.

Ces deux certificats sont délivrés par le centre de formation agréé au candidat déclaré admis par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Chapitre 1 : Certificat d'aptitude théorique

Section 1 : Formation théorique modulaire

Article 5 : Le but des cours de formation théorique modulaire de la qualification de vol aux instruments avion est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter des avions en régime de vol aux instruments avion (IFR) et en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) conformément à la réglementation en vigueur.

Article 6 : Tout candidat à la formation théorique modulaire pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion doit être titulaire d'une licence de pilote privé avion en cours de validité ou d'une licence de pilote professionnel avion en cours de validité, chaque licence devant comporter les privilèges de vol de nuit délivrés conformément à la réglementation en vigueur.

La licence de pilote privé doit être obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé et celle de pilote professionnel avion doit être obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion.

Article 7 : Tout candidat poursuivant un cours modulaire pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion doit accomplir toutes les phases d'instruction dans un cours continu agréé. A l'issue de cette formation, il doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion dans les matières suivantes :

- droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne ;
- connaissance générale des aéronefs ;
- préparation du vol et performances;
- performance humaine;
- météorologie ;
- navigation;
- procédures opérationnelles ;
- communications.

Article 8 : Tout candidat à l'obtention de la qualification de vol aux instruments doit être apte à utiliser la langue anglaise dans les circonstances suivantes:

- (a) En vol :
radiotéléphonie concernant toutes les phases du vol, y compris les situations d'urgence.
- (b) Au sol :
Toute information concernant l'exécution d'un vol, par exemple :
 - * pouvoir lire et démontrer la compréhension des manuels techniques rédigés en anglais,
 - * préparation du vol, collecte d'information météorologique, NOTAM, plan de vol ATC, etc,
 - * utilisation des cartes aéronautiques, en route, au départ et en approche, ainsi que des documents associés rédigés en anglais.
- (c) Communications :
pouvoir communiquer en anglais avec les autres membres de l'équipage pendant toutes les phases du vol y compris sa préparation.

Cette aptitude doit être démontrée par la réussite à un examen spécifique, fixé par décision du ministre des technologies de la communication et du transport, après avoir suivi une formation permettant au candidat d'atteindre tous les objectifs indiqués aux paragraphes (a), (b) et (c) du présent article.

Article 9 : Tout candidat à une formation théorique modulaire pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion doit être titulaire du diplôme de baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et doit suivre le programme de connaissance théorique comportant au moins deux cents (200) heures effectives de formation.

Section 2 : Examen théorique modulaire

Article 10 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de vol aux instruments avion doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la qualification de vol aux instruments en réussissant les examens théoriques correspondants. Les épreuves, la durée ainsi que le nombre minimal de questions organisées sous forme de questionnaire à choix multiple (QCM), sont définis comme suit:

EPREUVES	MATIERE	DUREE	NOMBRE MINIMAL DE QUESTIONS
1	Droit aérien y compris procédures opérationnelles	1H00	42
2	Connaissance générale des aéronefs : - cellules, systèmes et motorisation ; - instruments.	1H15	46
3	Préparation du vol et performances: - préparation et suivi du vol.	2H00	48
4	Performance humaine et ses limites	0H30	21
5	Météorologie	1H30	42
6	Navigation : - navigation générale ; - radionavigation	2H00	56
7	Communications IFR	0H30	21

Article 11 : Chaque épreuve comptant pour un examen ne peut faire l'objet de plus de quatre tentatives. Le candidat qui n'a pas réussi une épreuve après quatre tentatives se représente pour un nouvel examen. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Pour chaque épreuve, le président du jury des examens délivre une attestation de réussite à tout candidat qui a obtenu au moins 75% des points prévus pour cette épreuve. Il n'existe pas de notation négative.

Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de 18 mois, calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première épreuve de l'examen.

Le candidat se représente pour un nouvel examen s'il n'a pas réussi à l'ensemble des épreuves imposées dans la limite de six sessions ou dans un délai de 18 mois. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Article 12: La réussite aux épreuves théoriques autorise la délivrance de la qualification de vol aux instruments avion pendant une période de 36 mois à compter de la date de réussite à l'examen théorique.

Section 3 : Organisation de l'examen théorique

Article 13 : Il est organisé deux fois au moins par trimestre une session d'examen pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments-avion. Le nombre de sessions programmées pour une année déterminée est annoncé avant le 30 septembre de l'année précédente par avis de presse publié sur au moins deux quotidiens de la place.

Article 14 : Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse.

L'avis doit indiquer :

- la date et le lieu de déroulement des épreuves théoriques ;
- la date de clôture de la liste d'inscription des candidatures ;
- L' adresse des services auprès desquels les candidatures doivent être déposées.

Article 15 : Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants :

1. Une photocopie d'une pièce d'identité ;
2. Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi le cycle de formation théorique modulaire d'une manière complète et satisfaisante;
3. Une copie du reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée ;
4. Une copie de la licence de pilote privé avion ou de la licence de pilote professionnel avion en cours de validité.
5. Une copie du diplôme du baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent ;
6. Une attestation de réussite à l'examen d'aptitude pour l'utilisation de la langue anglaise cité à l'article 8 du présent arrêté.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 14 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Article 16 : La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 4 du présent arrêté.

Article 17 : Nonobstant les poursuites pénales de droit commun, toute fraude ou tentative de fraude dûment constatée entraîne l'exclusion immédiate du candidat de la salle d'examen, l'annulation des épreuves subies par le candidat et l'interdiction de participer pendant cinq ans aux examens du personnel de l'aéronautique civile.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Toute fraude ou tentative de fraude doit faire l'objet d'un rapport circonstancié du surveillant ou de l'examineur qui l'a constatée.

Chapitre 2 : Certificat d'aptitude pratique

Section 1 : Formation pratique modulaire

Article 18 : La formation pratique et l'épreuve pratique d'aptitude pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion doivent être accomplies dans les limites de la période visée à l'article 12 du présent arrêté. Le programme de formation pratique pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments avion doit comporter :

- 1) Soit dans le cas d'une qualification de vol aux instruments avion monomoteur comportant au moins cinquante (50) heures d'instruction aux instruments dont vingt (20) heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I) homologué ou trente cinq (35) heures au maximum sur un simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) homologué sous réserve de l'accord du jury des examens.
- 2) Soit dans le cas d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur comportant au moins cinquante cinq (55) heures d'instruction aux instruments, dont vingt cinq (25) heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I) homologué ou quarante (40) heures au maximum sur un simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) homologué sous réserve de l'accord du jury des examens. Le reste de l'instruction doit inclure au moins quinze (15) heures sur avions multimoteurs.

Article 19 : Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion monomoteur qui détient également une qualification de type ou de classe multimoteur et qui souhaite obtenir une qualification de vol aux instruments avion multimoteur doit suivre de manière satisfaisante un cours comprenant au moins cinq (5) heures d'instruction de vol aux instruments sur avions multimoteurs, dont au maximum 3 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II).

Article 20 : Lorsque le candidat est titulaire d'une licence de pilote professionnel en cours de validité, le nombre total d'heures de formation requis dans les paragraphes 1) et 2) de l'article 18 du présent arrêté est réduit de cinq (5) heures.

Article 21 : Les exercices de formation pratique jusqu'à l'épreuve pratique d'aptitude pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion doivent comprendre :

- a) Procédures avant le vol aux instruments (IFR), y compris l'emploi du manuel de vol et des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol aux instruments (IFR) ;
- b) procédures et manœuvres pour les vols en régime IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - transition du vol à vue au vol aux instruments au décollage ;

- départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - procédures IFR en route ;
 - approches aux instruments jusqu'aux minima spécifiés ;
 - procédures d'approche interrompue ;
 - Atterrissages à la suite d'une approche aux instruments, approche indirecte comprise ;
- c) Manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;
- d) Si nécessaire, utilisation d'un avion multimoteur lors des exercices prévues aux paragraphes a), b) et c) du présent article, incluant le pilotage de l'avion en se référant seulement aux instruments avec un moteur en panne simulée, un arrêt moteur et redémarrage (cette dernière manœuvre d'entraînement doit être effectuée à une altitude garantissant la sécurité sauf si elle est faite à bord d'un simulateur de vol (FS) ou d'un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II)) .

Section 2 : Epreuve pratique

Article 22 : Le but de l'épreuve pratique d'aptitude est de simuler un vol réel. Le trajet doit être choisi par l'examineur. Le candidat doit être apte à préparer et à exécuter le vol à partir d'une documentation ordinaire. Il doit prendre en charge la préparation du vol et vérifier que tout l'équipement et la documentation pour l'exécution de celui-ci sont à bord. La durée du vol doit être d'au moins une (1) heure.

Article 23 : Le candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion doit avoir reçu une formation sur un avion équipé pour l'entraînement au vol aux instruments de même classe ou de même type que celui utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude. Il doit remplir les conditions suivantes:

- 1) Etre proposé par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé sa formation et qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelle et pratique du niveau du certificat d'aptitude de la qualification de vol aux instruments;
- 2) Détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité;
- 3) Détenir une licence de pilote privé avion ou une licence de pilote professionnel avion en cours de validité;
- 4) Justifier de l'expérience en vol.

Il doit en outre, joindre à sa demande les documents suivants:

- Une copie du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion en cours de validité ou une copie du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion en cours de validité obtenue suite à une formation intégrée ou modulaire de pilote de ligne avion;
- Une copie du reçu justifiant le paiement des redevances exigées par la législation et la réglementation en vigueur.

Article 24 : L'épreuve pratique d'aptitude doit être passé devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Article 25 : Le centre de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné le simulateur de vol (FS) ou l'entraîneur aux

procédures de vol et de navigation de type I ou II(FNPT I ou II) et l'avion à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

Article 26 : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments avion doit passer les épreuves suivantes :

Rubrique	SECTION 1 Départ	Observation de l'Instructeur en fin de formation	Annotation de l'examineur
L'utilisation des listes de vérifications, conduite du vol, procédures de dégivrage et d'antigivrage, etc.... s'appliquent à toutes les sections.			
a.	Utilisation du manuel de vol (ou document équivalent) et en particulier calcul des performances, masse et centrage.		
b.	Utilisation des documents des services de la circulation aérienne et des documents météorologiques.		
c.	Préparation du plan de vol ATC et du journal (log) de navigation IFR		
d.	Visite pré-vol		
e.	Minima météorologiques		
f.	Roulage		
g.	Briefing avant décollage- décollage		
h.	Transition au vol aux instruments		
i.	Procédures de départ aux instruments- calage altimétrique.		
j.	Liaison et respect des instructions ATC- conformité aux procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 2 MANIABILITE			
a.	Contrôle de l'avion par référence aux seuls instruments, incluant : vol en palier à des différentes vitesses-compensation		
b.	Virages en montée et en descente au taux 1		
c.	Rétablissement à partir de positions inhabituelles, incluant des virages avec une inclinaison à 45° constante et des virages à fort taux de descente.		
d*.	Rétablissement à partir de l'approche de décrochage en palier ou pendant un virage à faible taux en montée/descente ; et en configuration d'atterrissage.		
e.	Panneau partiel- montée et descente		

	stabilisées en virage au taux 1 vers un cap donné- rétablissement à partir d'une position inusuelle.		
* Peut être effectué sur un simulateur de vol ou sur un FNPT II.			
SECTION 3			
PROCEDURES IFR EN ROUTE			
a.	Alignement, incluant interception, par exemple NDB, VOR, navigation de surface (RNAV).		
b.	Utilisation des aides radio/Matérialisation/Attente		
c.	Vol en palier- tenue du cap- de l'altitude- de la vitesse- affichages moteur- technique du compensateur		
d.	Calages altimétriques		
e.	Suivi du temps de vol et révision des heures estimées d'arrivée (ETA).(attente en route si demandée)		
f.	Suivi du vol- tenue du journal (log) de navigation- suivi carburant- gestion des systèmes		
g.	Procédures de protection contre le givrage, simulées si nécessaire		
h.	Communications et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 4			
APPROCHE DE PRECISION			
a.	Calage et vérification des aides à la navigation- identification des moyens de radionavigation.		
b.	Procédures d'arrivée- calages altimétriques		
c.	Briefing approche et atterrissage, incluant notamment les vérifications descente/approche/atterrissage		
d.* **	Procédure d'attente		
e.	Respect des procédures d'approche publiées		
f.	Calcul du temps d'approche		
g.	Tenue de l'altitude- de la vitesse et du cap (approche stabilisée)		
h.* **	Remise des gaz		
i.* **	Procédures d'approche interrompue/atterrissage		

j.	Communications et respect des instructions ATC- procédures de radiotéléphonie		
*	Peut être fait sur simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II		
**	Peut être effectué en section 4 ou 5.		
SECTION 5			
AUTRES TYPES APPROCHES			
a.	Calage et vérification des aides à la navigation, identification des moyens de radionavigation.		
b.	Procédures d'arrivée- vérifications altimétriques		
c.	Briefing approche et atterrissage, incluant les vérifications descente/approche/atterrissage		
d.*	Procédure d'attente		
e.	Respect des procédures d'approche publiées		
f.	Calcul du temps d'approche		
g.	Tenue de l'altitude- de la vitesse et du cap (approche stabilisée)		
h.* **	Remise des gaz		
i.* **	Procédures d'approche interrompue/atterrissage		
j.	Communications et respect des instructions ATC- procédures de radiotéléphonie		
k.	Approches indirectes MVI, MVL		
l.	Finale à vue		
*	Peut être fait sur simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II		
**	Peut être effectué en section 4 ou 5.		
SECTION 6 (si applicable)			
VOL ASYMETRIQUE SIMULE			
a.	Panne moteur simulé après décollage ou pendant une remise des gaz.		
b.	Approche asymétrique et remise des gaz.		
c.	Approche asymétrique et atterrissage-procédure d'approche interrompue.		
d.	Liaison et respect des instructions ATC-procédures de radiotéléphonie.		

Article 27 : Pour être déclaré admis au certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments avion, le candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude, prévues à l'article 26 du présent arrêté si un avion monomoteur est utilisé, ainsi que la section 6 de la dite épreuve si un avion multimoteur est utilisé.

Article 28 : Un échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec à la section entière.

En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section.

En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve y compris aux sections passées avec succès lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude devront être réussies dans une période de six (6) mois au maximum.

Article 29 : L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude par l'une des annotations suivantes: «satisfaisant» ou «non satisfaisant». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas, l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Article 30 : Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude:

- Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il doit repasser la totalité de l'épreuve pratique d'aptitude. Toutefois, s'il a mis fin à l'épreuve pour des raisons que l'examineur estime justifiées, seules les sections non effectuées seront passées lors d'un vol ultérieur.

- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être exécutée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète.

- Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. Lorsque l'examineur ou un autre pilote agit en tant que deuxième pilote au cours de l'épreuve, les privilèges du détenteur de la qualification de vol aux instruments sont limités aux opérations multipilotes. Cette restriction est levée si le candidat réussit une autre épreuve pratique complète de qualification de vol aux instruments,

comme s'il était seul pilote à bord d'un avion monopilote. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur de pilote professionnel avion avec la qualification de vol aux instruments avion exerce la fonction de pilote commandant de bord.

- Les hauteurs ou altitudes de décision, les hauteurs ou altitudes minimales de descente et les points d'approche interrompue (MAPt) doivent être déterminés par le candidat et acceptés par l'examineur.

- Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions qu'il effectue, notamment l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performance du décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculées par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion utilisé. Les hauteurs et altitudes de décision, les hauteurs et altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être déterminés par le candidat.

Article 31 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence et des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale.

Hauteur

- Généralement ± 100 pieds
- Au début d'une remise des gaz à la hauteur de décision $+ 50$ pieds/ -0 pied
- Altitude/MAPt/ Hauteur minimale de descente $+ 50$ pieds/ -0 pied

Alignement

- Sur les aides radio $\pm 5^\circ$
- Approche de précision demi-déviations de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente

Cap

- Tous les moteurs en fonctionnement: $\pm 5^\circ$
- Avec panne de moteur simulée: $\pm 10^\circ$

Vitesse

- tous les moteurs en fonctionnement ± 5 nœuds
- avec panne de moteur simulée : $+ 10$ nœuds/ $- 5$ nœuds

Chapitre 3 : Privilèges et validité de la qualification de vol aux instruments avion

Article 32 : Sous réserve des restrictions à la qualification prévues lorsque l'examineur ou un autre pilote agit en tant que deuxième pilote durant l'épreuve pratique d'aptitude définie à l'article 26 du présent arrêté, et de toutes autres conditions spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteurs sont de piloter des avions multimoteurs et monomoteurs en régime IFR conformément à la réglementation applicable.

Sous réserve des conditions de l'épreuve pratique d'aptitude définie à l'article 26 du présent arrêté et toutes autres conditions spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion monomoteurs sont de piloter des avions monomoteurs conformément à la réglementation applicable.

Article 33 : La durée de validité d'une qualification de vol aux instruments avion est d'un an. Pour proroger une qualification de vol aux instruments avion multimoteur, le titulaire doit remplir les conditions suivantes :

- 1) Effectuer un contrôle de compétence sur un avion ou sur un simulateur de vol ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) homologué, dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ;
- 2) Avoir effectué au moins dix étapes en tant que pilote sur un avion du type ou de la classe correspondant, ou une étape en tant que pilote sur un avion de type ou de classe correspondant, sous la supervision d'un examineur au cours de la période de validité de la qualification.

La prorogation de la qualification de vol aux instruments avion peut être combinée avec la prorogation des qualifications de type ou de classe correspondant. Dans ce cas, les périodes de validité des qualifications précitées sont identiques.

Pour proroger une qualification de vol aux instruments monomoteur avion le titulaire doit subir avec succès, en tant que contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude définie à l'article 26 du présent arrêté. Le contrôle prévu dans la rubrique d) de la section 2 et la section 6 de l'article 26 du présent arrêté peut être effectué, pour des raisons de sécurité, sur un simulateur de vol ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) homologué.

Si la qualification de vol aux instruments avion est valide pour des avions monopilotes, la prorogation peut être effectuée soit sur avion multipilote soit sur avion monopilote. Si la qualification de vol aux instruments est limitée aux opérations multipilotes, la prorogation doit être effectuée en opération multipilote.

Pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments avion, le titulaire doit remplir les mêmes conditions de prorogation visées dans le présent article et toutes les conditions de formation complémentaires, en vue d'un ré-entraînement, décidées par le jury des examens.

Si la qualification de vol aux instruments avion n'a pas été prorogée ou renouvelée pendant une période de 7 ans à partir de la date de prorogation ou du renouvellement, son détenteur devra repasser l'examen théorique de cette qualification.

Chapitre 4 : Délivrance d'une qualification de vol aux instruments avion sur la base d'une qualification étrangère ou d'un titre militaire

Article 34 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de vol aux instruments avion sur la base d'une qualification étrangère ou d'un titre militaire doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire d'une licence étrangère de pilote privé avion ou de pilote professionnel avion comportant la qualification de vol aux instruments avion, délivrées par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou être titulaire du brevet militaire de pilotage d'avion du 3ème degré délivré ou reconnu équivalent par les autorités militaires tunisiennes compétentes ;
- Etre titulaire de la licence tunisienne de pilote privé avion ou de pilote professionnel avion en cours de validité ;
- Produire une attestation délivrée par un centre de formation agréé justifiant que le candidat a suivi le programme de la formation modulaire homologuée de la qualification de vol aux instruments avion tel que défini dans la section 1 du chapitre premier du présent arrêté;
- Satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de qualification de vol aux instruments avion en ce qui concerne le niveau d'instruction exigé, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol ;
- Justifier du paiement des redevances de participation aux épreuves théoriques pour la session d'examen considérée.

Article 35 : Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 34 du présent arrêté doit passer avec succès l'examen théorique et l'épreuve pratique d'aptitude définies comme suit:

1- Examen théorique

Le candidat doit passer l'examen prévu à l'article 10 du présent arrêté et conformément aux procédures d'organisation prévues aux articles 13, 14, 16 et 17 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen ainsi que la validité du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion sont soumises aux dispositions des articles 11 et 12 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'examen théorique, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

2- Epreuve pratique

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion en cours de validité, doit passer l'épreuve pratique du certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments avion et conformément aux dispositions des articles 22 à 31 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'épreuve pratique

d'aptitude, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 36 : Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- 1) Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- 2) Un certificat médical de classe 1 en cours de validité ;
- 3) Une copie du reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée ;
- 4) Une copie certifiée conforme des documents justifiant le niveau d'instruction, de la licence et de la qualification étrangère ou du titre militaire ainsi que de l'expérience en vol ;
- 5) Une copie de la licence tunisienne de pilote privé avion ou de pilote professionnel avion en cours de validité ;
- 6) Une attestation de réussite à l'examen d'aptitude pour l'utilisation de la langue anglaise cité à l'article 8 du présent arrêté.

Toute demande ne comportant pas les pièces demandées définies dans le présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 14 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 5 : Mesures particulières

Article 37 : Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté a accompli ou poursuit un cycle de formation théorique de la qualification de vol aux instruments avion dans un centre de formation agréé, peut se présenter avant la date du 31 décembre 2004 aux épreuves théoriques du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique et pratique de la qualification de vol aux instruments avion.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le même centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Article 38 : Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté a accompli ou poursuit un cycle de formation pratique de la qualification de vol aux instruments avion dans un centre de formation agréé ou détenteur du certificat d'aptitude théorique en cours de validité de la qualification du vol aux instruments avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique et pratique de la qualification de vol aux instruments, peut se présenter avant le 31 décembre 2003 aux épreuves pratiques pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments et conformément aux dispositions de l'arrêté visé au présent article.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le même centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Ce candidat doit, à partir de la date du 31 décembre 2003 se présenter directement aux épreuves pratiques pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique de la qualification de vol aux instruments et conformément aux articles 22 à 31 du présent arrêté.

Article 39 : Les titulaires, d'une qualification étrangère de vol aux instruments avion ou du brevet militaire de pilotage d'avion du 3ème degré, obtenue avant la date du 31 décembre 2003, peuvent se présenter avant la date du 31 décembre 2004 aux épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique de la qualification de vol aux instruments avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999.

Article 40 : Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 1^{er} décembre 1994 relatif à la qualification de vol aux instruments avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 et ce pour les détenteurs de la qualification de vol aux instruments avion avant la date de publication du présent arrêté et ne remplissant pas les conditions de renouvellement ou de prorogation prévues par le présent arrêté.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 1^{er} décembre 1994 susvisé ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion demeurent en vigueur jusqu'au du:

- 30 décembre 2003 pour les candidats aux épreuves pratiques visées à l'article 38 du présent arrêté ;
- 30 décembre 2004 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 37 du présent arrêté ;

En outre, les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 1^{er} décembre 1994 et de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 susvisés ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999 demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 pour les candidats aux épreuves visées à l'article 39 du présent arrêté.

Article 41 : sont abrogées toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

Article 42 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999 et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex-ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol de ligne-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

Chapitre 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Article Premier : Le titulaire d'une licence de pilote d'avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'avion s'il ne détient pas une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou du cas où il suit une formation au vol.

Lorsqu'une qualification de classe ou de type est délivrée, limitant les privilèges à la fonction de copilote, ou à toute autre limitation, cette limitation doit être mentionnée sur la qualification.

Article 2 : Les qualifications de classe sont établies pour les avions monopilote et pour les moto-planeurs n'exigeant pas de qualification de type, conformément à la classification suivante :

- (1) une classe pour tous les avions monomoteurs à pistons;
- (2) une classe pour tous les hydravions monomoteurs à pistons;
- (3) une classe pour tous les moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé;
- (4) une classe pour chaque constructeur d'avions monomoteurs à turbopropulseur;
- (5) une classe pour chaque constructeur d'hydravions monomoteurs à turbopropulseur;
- (6) une classe pour tous les avions multimoteurs à pistons;
- (7) une classe pour tous hydravions multimoteurs à pistons.

Les qualifications de classe d'avion sont délivrées conformément à la liste des qualifications de classe fixée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport par référence à la classification ci-dessus.

Article 3 : L'attribution d'une qualification de type distincte à des avions autres que ceux figurant à l'article 2 du présent arrêté doit prendre en considération les critères suivants:

- 1) Certificat de navigabilité de type;
- 2) Qualité de vol;
- 3) Equipage minimal de conduite certifié;
- 4) Niveau technologique.

Une qualification de type d'avion est établie pour:

- 1) chaque type d'avion multipilote ;
- 2) chaque type d'avion monopilote multimoteur à turbopropulseurs ou à turboréacteurs ;
- 3) chaque type d'avion monopilote monomoteur à turboréacteur ;
- 4) chaque type d'avion pour lequel une qualification de type est considéré nécessaire.

Les qualifications de type d'avions sont délivrées conformément à la liste des qualifications de type d'avions fixée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une première qualification de type ou de classe avion, doit avoir suivi avec succès une formation théorique et pratique dispensée dans un centre de formation agréé. Lorsque cette formation ne peut être dispensée dans un tel centre, elle peut, après accord du jury des examens, être dispensée dans un établissement en sous-traitance ou non, mis à disposition par un exploitant d'aéronef ou un constructeur.

Chapitre II : Qualification de type multipilote

Section 1 – Conditions

Article 5 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit remplir les conditions suivantes:

- (1) avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord d'avion ;
- (2) être titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur en état de validité ;
- (3) avoir un certificat de fin de stage de formation au travail en équipage conformément aux dispositions des articles 11 et 12 du présent arrêté. A défaut, la formation au travail en équipage doit être combinée avec la formation de qualification de type ;
- (4) être titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de la licence de pilote de ligne.

Article 6 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une qualification de type multipilote additionnelle, doit être détenteur d'une qualification de vol aux instruments multimoteur en cours de validité.

Section 2 - Formation théorique et contrôle de connaissances

Article 7 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type avion multipilote doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de type appropriée, ou par tout instructeur ayant l'expérience appropriée et la connaissance souhaitée de l'avion concerné.

Article 8 : Le programme de la formation théorique adapté au type d'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury de examens.

Article 9 : Pour la délivrance initiale de qualifications de types avions multipilotes, le contrôle de connaissance doit être réalisé par écrit ou informatique et doit comprendre au moins 100 questions réparties de façon appropriée sur les principales matières du programme. Le seuil d'admission doit être de 75% de réponses justes dans chacune des matières principales du programme.

Section 3 - Formation pratique et épreuve pratique d'aptitude

Article 10 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multipilote doit avoir suivi d'une manière complète et satisfaisante le programme de formation pratique correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude et conformément à l'article 26 et au tableau A de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Article 11 : La formation au travail en équipage est dispensée dans les deux cas suivants:

- (a) pour les titulaires de la licence de pilote privé avion et de la qualification de vol aux instruments avion ou de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments avion qui ne sont pas issus d'une formation intégrée de pilote de ligne avion mais qui souhaitent obtenir une première qualification de type avion multipilote ;
- (b) pour les candidats suivant une formation intégrée de pilote de ligne avion.

La formation au travail en équipage doit comprendre au moins 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et au moins 20 heures de formation pratique au travail en équipage. Cette formation peut être combinée avec une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote.

La formation au travail en équipage doit être accomplie au cours d'une période n'excédant pas six mois :

- sous la surveillance du responsable pédagogique du centre de formation agréé, ou
- dans le cadre d'une formation approuvée dispensée par un exploitant. Un FNPT II ou un simulateur de vol peut être utilisé.

Lorsque cette formation est combinée avec une formation initiale en vue de l'obtention d'une qualification de type avion multipilote, la durée de cette formation peut être réduite à 10 heures si un simulateur de même type est utilisé pour la formation au travail en équipage et la formation en vue de la délivrance de la qualification de type.

Article 12 : Le programme de la formation au travail en équipage portera sur les domaines suivants :

- a) Préparation avant le vol avec la documentation, et calcul des éléments de performances de décollage ;
- b) Vérifications pré-vol ainsi que vérifications et réglage des équipements radio et navigation ;
- c) Vérifications avant décollage dont vérifications moteur et briefing de décollage par pilote en fonction ;
- d) Décollages normaux avec divers réglages de volets, tâches de pilote en fonction et de pilote non en fonction, annonces ;
- e) Décollages interrompus, décollages par vent traversier, décollages à la masse maximale de décollage, panne moteur après V1 ;
- f) Utilisation normale et anormale des systèmes avion, utilisation des check-lists ;

- g) Procédures d'urgence sélectionnées dans la panne et l'incendie moteur, le contrôle et l'élimination des fumées, le cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage, la descente en urgence, l'incapacité d'un membre d'équipage ;
- h) Reconnaissance rapide et réaction à l'approche du décrochage dans différentes configurations avion ;
- i) Procédures de vol aux instruments, y compris les procédures d'attente, les approches de précision à l'aide de données brutes de navigation, du directeur de vol et du pilote automatique, approches avec un moteur simulé en panne, approches classiques et indirectes, briefing d'approche par le pilote en fonction, réglage de l'équipement de navigation, procédures d'appel au cours des approches, calcul des éléments d'approche et d'atterrissage.
- j) Remise des gaz normal et avec un moteur simulé en panne, atterrissage interrompu, soutien du pilote en fonction par un pilote non en fonction;
- k) Atterrissages normaux par vent traversier et avec un moteur simulé en panne, transition du vol aux instruments au vol à vue à la hauteur de décision ou hauteur ou altitude minimale de descente.

Article 13 : Après avoir suivi de manière complète et satisfaisante la formation au travail en équipage, le candidat doit :

- soit, démontrer sa capacité à accomplir les tâches d'un pilote d'avion multipilote, en passant l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote définie à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion,
- soit se faire délivrer un certificat de fin de stage de formation au travail en équipage;

Article 14: Le candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multipilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré dans un environnement multipilote en qualité de pilote commandant de bord, ou de copilote selon le cas conformément aux dispositions de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de la délivrance de pilote de ligne avion

Article 15: L'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence sur un avion multipilote doit être effectué dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote, peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un avion, plutôt qu'un simulateur, est utilisé pour l'épreuve ou le contrôle, le deuxième pilote doit être un instructeur.

Article 16 : Le candidat à la délivrance d'une qualification de type avion multipilote doit agir en qualité de pilote en fonction en exécutant toutes les sections figurant au tableau A) de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence tel que prévu à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion. Le candidat doit aussi démontrer sa capacité à agir en qualité de pilote non en fonction. Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pour l'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence.

Article 17: Les matières suivantes sont spécifiquement contrôlées lors des épreuves pratiques d'aptitude ou de contrôle de compétence du candidat en vue de l'obtention d'une qualification

de type avion multipilote, aux privilèges étendus à la fonction de pilote commandant de bord, qu'il exerce ses fonctions en qualité de pilote en fonction ou de pilote non en fonction:

- a) gestion du travail en équipage;
- b) maintien d'une surveillance générale de fonctionnement de l'avion par une supervision appropriée;
- c) établissement de priorités et de prises de décisions conformément aux aspects de sécurité et aux règlements appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgences.

Article 18: L'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence doit être accompli aux vols aux instruments et doit simuler, autant que possible, un vol de transport aérien commercial. L'élément essentiel est la capacité à planifier et à effectuer le vol à partir d'éléments de briefing courants.

Article 19: Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence sont celles définies à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 20: Pour être déclaré admis en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote ou de contrôle de compétence, tout candidat doit réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude prévues au tableau A) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

En cas d'échec à plus de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. En cas d'échec à cinq ou à moins de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la ou lesdites section(s). En cas d'échec à une section quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle de compétence, y compris aux sections qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Article 21: L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence par l'une des annotations suivantes: «satisfaisant» ou «non satisfaisant». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas, l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Article 22: Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence:

- Si un candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence pour des raisons que l'examineur ne juge pas recevables, il sera considéré comme ayant échoué aux rubriques qu'il n'a pas entreprises. Si l'épreuve est interrompue pour des raisons jugées recevables par l'examineur, seules les rubriques non effectuées feront l'objet d'une épreuve ou d'un contrôle ultérieur;
- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut, mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète,
- Les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'avion utilisé pour l'épreuve ou le contrôle ainsi qu'aux méthodes de travail en équipage, s'il y a lieu. Les données relatives aux performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol du type d'avion considéré. Les hauteurs ou altitudes de décision et les hauteurs ou altitudes minimales de descente et d'approche interrompue doivent être déterminées à l'avance par le candidat détenteur de la qualification de type durant le contrôle de compétence.

Article 23 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence le candidat doit démontrer son aptitude à :

- a) manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations;
- b) exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- c) faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol;
- d) appliquer ses connaissances aéronautiques;
- e) garder à tout instant le contrôle de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
- f) comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant;
- g) communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence et des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale:

Hauteur

- | | |
|---|-------------------|
| - généralement | ±100 pieds |
| - début d'une remise des gaz à la hauteur de décision | +50 pieds/-0 pied |
| - hauteur/altitude minimale de descente | +50 pieds/-0 pied |

Alignement

- | | |
|-------------------------|--|
| - sur les aides radio | ±5° |
| - approche de précision | demi-déviations de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente |

Cap

- tous les moteurs en fonctionnement $\pm 5^\circ$
- avec panne de moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

- tous les moteurs en fonctionnement ± 5 nœuds
- avec panne de moteur simulée $+10$ nœuds/ -5 nœuds

Article 24 : Chaque rubrique applicable à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence doit être réussie dans les six mois précédant la date de réception de la demande de délivrance de la qualification.

Chapitre 3 - Qualification de type monopilote

Section 1 - Conditions

Article 25 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une première qualification de type sur un avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 2 - Formation théorique

Article 26 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multimoteur monopilote doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de type appropriée.

Article 27 : Le programme de la formation théorique adapté au type de l'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 28 : Pour la délivrance initiale de qualifications de type d'avions multimoteurs monopilotes, le nombre de questions de l'examen écrit doit dépendre de la complexité de l'avion. Le seuil d'admission doit être de 75 % de réponses justes.

Section 3 - Formation pratique et épreuve d'aptitude

Article 29 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion monopilote multimoteur doit avoir suivi d'une manière complète et satisfaisante le programme de formation pratique et conformément à l'article 26 et au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Article 30 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

Article 31 : Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences sont définies au tableau B) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des

technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 32: Pour être déclaré admis, tout candidat doit réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude prévues à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec à la totalité de la section.

En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section.

En cas d'échec à plus d'une section, le candidat devra passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.

En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections passées avec succès lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Article 33: L'appréciation de l'examineur doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 21 du présent arrêté.

Article 34: Lors de déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude les conditions énoncées dans les articles 22 , 23 et 24 du présent arrêté doivent respectées.

Chapitre 4 - Qualification de classe

Section 1 - Conditions

Article 35: Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe avion multimoteur doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 2 - Formation et examen théorique

Article 36 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de classe appropriée.

Article 37: Le programme de la formation théorique adapté à la classe de l'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 38 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe monopilote multimoteurs doit avoir suivi sept (7) heures d'instructions théoriques relatives aux opérations d'avions multimoteurs.

Article 39 : Pour la délivrance initiale de qualifications de classe d'avions monopilotes multimoteurs, le nombre de questions de l'examen écrit doit dépendre de la complexité de l'avion. Le seuil d'admission doit être de 75 % de réponses justes.

Article 40: Pour les qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs, l'examineur peut faire passer la partie théorique de l'épreuve pratique d'aptitude et du contrôle de

compétence oralement et doit déterminer si le candidat a su démontrer un niveau de connaissance satisfaisant.

Section 3 - Formation pratique et épreuve d'aptitude

Article 41 : Tout candidat à l'obtention de la qualification de classe d'avions monopilotes monomoteurs et multimoteurs doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation pratique correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude défini au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion, en vue de la délivrance de la dite qualification;

Article 42: Tout candidat à l'obtention de la qualification de classe d'avion monopilote multimoteur doit avoir effectué au moins deux (2) heures et demie d'instruction en double commande en condition normale d'opérations d'avion multimoteur, et au moins trois (3) heures et demie d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

Article 43 : Sous réserve des dispositions des articles 4 et 37 du présent arrêté, la formation en vue de la délivrance des qualifications de classe d'avions monomoteur ou de classe moto-planeur peut être dispensée par un instructeur pilote privé avion ou par un instructeur de qualification de classe.

Article 44: Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

Article 45: Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences sont définies au tableau B) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 46: L'appréciation de l'examineur doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 21 du présent arrêté.

Article 47 : Lors de déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude les conditions énoncées dans les articles 22 , 23 et 24 du présent arrêté doivent respectées. En outre, les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'avion utilisé ainsi qu'aux méthodes de travail en équipage, s'il y a lieu. Les données relatives aux performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol du type d'avion considéré. Les hauteurs ou altitudes de décision et les hauteurs ou altitudes minimales de descente et d'approche interrompue doivent être déterminées à l'avance par le candidat et acceptées par l'examineur.

Chapitre IV - *Privilège et Validité*

Section 1 - Privilèges, nombre, variante d'avion

Article 48 : Sous réserve des conditions requises pour le passage à un autre modèle ou à une variante d'avion au sein d'une même qualification de type ou de classe, les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur le type ou la classe d'avion spécifié sur la qualification.

Article 49 : Sous réserve des dispositions de la réglementation en vigueur relatives à la mise en oeuvre des qualifications de type et de classe, le nombre de ces qualifications susceptibles d'être détenues par le titulaire d'une licence à un moment donné n'est pas limité.

Article 50: Pour passer d'une variante à une autre d'un type d'avion relevant d'une même qualification de type ou de classe, une formation aux différences ou un cours de familiarisation est requis. Ce cours a pour objet l'acquisition de connaissances additionnelles.

Un cours de familiarisation est exigé quand l'utilisation d'un autre avion du même type ou d'une variante d'avion, ou quand des modifications de l'équipement et/ou des procédures portant sur le type ou la variante déjà utilisée requièrent un complément de connaissances.

Une formation aux différences comprend des connaissances additionnelles et une formation pratique sur un système d'entraînement au vol approprié ou sur avion.

La mention des formations aux différences et du contrôle de compétence devra être portée sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent visé par un instructeur ayant assuré la formation ou le contrôle de compétence .

Article 51: Si, à la suite d'une formation aux différences, un avion d'une variante n'a pas été piloté pendant une durée égale ou supérieure à deux ans, une nouvelle formation aux différences ou un contrôle de compétence sur cette variante est nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux classes et aux types d'avions monomoteurs à pistons.

Section 2

Validité, prorogation et renouvellement

Article 52 : La durée de validité des qualifications de type ou de classe multimoteurs avion est de douze mois.

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de cette qualification court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 12ème mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence .

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de type ou de classe multimoteur avion court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 12ème mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de type ou de classe multimoteur avion est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de

la qualification, la validité de la qualification court à compter de la date de réussite du contrôle de compétence jusqu'au dernier jour du 12^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence.

Article 53 : Pour proroger une qualification de type ou une qualification de classe multimoteur avion, le candidat doit :

- a) subir un contrôle de compétence sur un avion où un simulateur de vol du type ou de la classe correspondant dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ;
- b) effectuer au moins dix étapes en tant que pilote sur un avion de type ou de la classe correspondant, ou une étape en tant que pilote sur un avion ou un simulateur de type ou de classe correspondant accompagné d'un examinateur, au cours de la période de validité de la qualification.

Si le candidat détient une qualification de vol aux instruments avion, sa prorogation doit être combinée avec les exigences de prorogation des qualifications de type ou de classe définies dans le présent arrêté.

Article 54: Pour les contrôles de compétence de la qualification de type d'avions multipilotes multimoteurs ou monopilotes multimoteurs, la vérification des connaissances théoriques s'effectue par l'utilisation d'un questionnaire écrit à choix multiple ou d'un moyen informatique ou tout autre procédé préalablement autorisé.

Article 55 : La durée de validité des qualifications de classe monopilote monomoteur avion est de vingt-quatre mois.

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur avion court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence.

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur avion court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de type ou de classe monopilote monomoteur avion est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, la validité de la qualification court à compter de la date de réussite du contrôle de compétence jusqu'au dernier jour du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence.

Article 56 : Pour proroger une qualification de classe monopilote monomoteur à pistons ou une qualification de planeur avec dispositif d'envol incorporé, le candidat doit, selon le cas :

- 1) Avoir réussi, dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, un contrôle de compétence avec un examinateur, selon le cas sur un avion monomoteur à pistons ou un planeur à dispositif d'envol incorporé ; ou
- 2) Avoir effectué, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification :

- a) 12 heures de vol incluant 6 heures en qualité de pilote commandant de bord et 12 décollages et 12 atterrissages ; et
- b) Un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur de vol ou un instructeur de qualification de classe avion. Ce vol peut être remplacé par un contrôle en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour n'importe quel (le) type ou classe d'avion ou d'une qualification de vol aux instruments-avion

Lorsque le candidat détient la qualification de classe monopilote monomoteur à pistons et la qualification moto-planeur, il peut pour proroger simultanément ses deux qualifications :

- soit répondre aux exigences de l'alinéa 1) de cet article pour l'une de ses qualifications ;
- soit répondre aux exigences de l'alinéa 2) de cet article pour l'une de ses qualifications ;
- soit répondre aux exigences de l'alinéa 2) de cet article en prenant en compte l'expérience de vol cumulée au titre de ses deux qualifications.

Article 57 : Pour proroger une qualification de classe monomoteur à turbo-propulseur, le candidat doit dans les trois (3) mois précédant la date de l'expiration de la qualification, réussir un contrôle de compétence avec un examinateur sur la classe d'avion appropriée.

Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence avant la date d'expiration d'une qualification de classe ou de type ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification avant d'avoir réussi à un nouveau contrôle de compétence.

Article 58 : Si la validité d'une qualification de type ou d'une qualification de classe multimoteur a expiré, le candidat doit se conformer à toutes les conditions de formation en vue d'un ré-entraînement décidées par le jury des examens et satisfaire à un contrôle de compétence conformément aux dispositions du présent arrêté.

Si la validité d'une qualification de classe monopilote monomoteur avion a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude définie au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de licence de pilote de ligne avion.

Chapitre VI - Dispositions particulières

Article 59 : Lorsque les privilèges d'une qualification de classe ou de type avion ou d'une qualification de vol aux instruments avion sont exercés seulement sur un avion immatriculé dans un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, cette qualification peut être prorogée à condition que les conditions de l'Etat d'immatriculation soient satisfaites.

Lorsque les privilèges d'une qualification de classe ou de type avion ou d'une qualification de vol aux instruments avion sont exercés sur un avion immatriculé en Tunisie et exploité par un exploitant étranger, selon les dispositions de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, cette qualification peut être prorogée à condition que les conditions de l'Etat de l'exploitant soient satisfaites.

Article 60 : Pour les vols spéciaux non payants sans passager ainsi que les essais en vol d'avions, le ministre des technologies de la communication et du transport peut donner au titulaire d'une licence une attestation spéciale qui tient lieu de qualification de classe ou de type prévue à l'article premier du présent arrêté.

La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

Article 61: Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 5 du présent arrêté sont applicables à partir du 31 décembre 2005.

Article 62: Les qualifications de type et de classe d'avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté demeurent valables jusqu'au 31 décembre 2004. La prorogation et le renouvellement de ces qualifications sont soumis aux conditions visées aux articles 53, 56, 57 et 58 du présent arrêté.

Article 63 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de qualification instructeur avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex-ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de vol aux instruments-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe (avion),

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

Arrête :

Chapitre I : Dispositions générales

Article premier. - Nul ne peut dispenser de l'instruction en vol requise pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification de pilote d'avion s'il n'est détenteur d'une licence de pilote d'avion assortie d'une qualification d'instructeur appropriée. Toutefois, une autorisation spéciale peut être délivrée par le ministre des technologies de la communication et du transport en vue de donner une formation spécifique dans les circonstances suivantes :

- a) Lors de la mise en service de nouveaux avions, ou
- b) Lors de l'immatriculation d'avions peu répandus, pour lesquels nul n'a de qualification d'instructeur.

Article 2 : Nul ne peut dispenser de l'instruction sur un entraîneur de vol synthétique s'il n'est titulaire au moins de l'une des qualifications ou autorisation suivantes:

- La qualification d'instructeur de vol avion;
- La qualification d'instructeur de qualification de type avion;
- La qualification d'instructeur de qualification de classe avion;
- La qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion;
- L'autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion.

Article 3 : Tout instructeur doit être au moins titulaire de la licence et de la qualification correspondante à la formation qu'il est appelé à dispenser, et doit être habilité à remplir les fonctions de pilote commandant de bord de l'avion au cours de cette formation.

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées par le présent arrêté pour chaque rôle assumé, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur de vol avion, d'instructeur de qualification de type avion, d'instructeur de qualification de classe avion et d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion.

Le candidat à des qualifications d'instructeur complémentaires peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention des qualifications d'instructeur déjà détenues.

Chapitre II : Qualification d'instructeur de vol avion

Section 1 : Conditions pour l'accès à la formation

Article 4 : Avant d'être autorisé à commencer une formation agréée en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol avion, le candidat doit :

- a) être âgé de 18 ans révolus ;
- b) avoir accompli au moins 200 heures de vol dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire de la licence de pilote de ligne avion ou de pilote professionnel avion, ou 150 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence de pilote privé avion ;
- c) être titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion ;
- d) avoir accompli au moins 30 heures de vol sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve en vol de pré-admission, mentionnée au paragraphe (g) du présent article ;
- e) avoir reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum 5 heures peuvent être des heures aux instruments au sol, sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPTII) ou sur un simulateur de vol (FS) ;
- f) avoir accompli au moins 20 heures en campagne en tant que pilote commandant de bord ;
- g) avoir réussi une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol avion qualifié conformément aux dispositions du paragraphe g) de l'article 21 du présent arrêté et basée sur l'épreuve de contrôle de compétence définie au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion. Cette épreuve doit être passée dans les six mois précédant le début de la

formation et doit déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

Section 2 : Formation

Article 5 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol avion doit avoir suivi, auprès d'un centre de formation agréé, une formation théorique et pratique approuvée.

Le contenu du programme de cette formation sera fixé par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 6 : L'objectif de la formation est de former les candidats à l'aptitude à dispenser une formation sur avions monomoteurs jusqu'au niveau de la licence de pilote privé avion.

La formation doit comprendre un minimum de 30 heures d'instructions en vol dont 25 heures doivent être effectuées en double commande. Les 5 heures restantes peuvent être des vols « en mutuel », effectuées par les candidats volant ensemble pour s'entraîner aux démonstrations en vol. Sur ces 25 heures, 5 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol (FS) ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation approuvé à cet effet.

La durée de l'épreuve pratique d'aptitude n'est pas décomptée dans la durée de la formation.

Section 3 : Epreuve pratique d'aptitude

Article 7 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol avion doit démontrer à un examinateur désigné par le jury des examens à cet effet, sa capacité à assurer la formation d'un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une licence de pilote privé avion, y compris la formation pré-vol, après le vol et la formation théorique, conformément aux dispositions définies aux articles 8 à 19 du présent arrêté.

La composition et le fonctionnement du jury des examens sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 8 : L'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de vol avion est définie à l'article 19 du présent arrêté. L'épreuve comprend des tests oraux de connaissances théoriques au sol, des exercices avant le vol, après le vol, et des démonstrations de l'aptitude d'un instructeur de vol avion en vol, lors des tests pratiques effectués à bord d'un avion.

Article 9 : Le candidat qui se présente à l'épreuve pratique d'aptitude doit avoir reçu au préalable une instruction sur le même type ou sur la même classe d'avion que celui ou celle utilisé(e) à l'épreuve.

Article 10 : Avant de subir l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit avoir achevé la formation requise. Le centre de formation agréé doit, sur demande de l'examineur, mettre à la disposition de celui-ci le dossier de formation du candidat.

Article 11 : L'épreuve pratique d'aptitude consacrée à l'examen oral des connaissances théoriques, prévue par la section 1 de l'article 19 du présent arrêté est divisée en deux sous parties:

- a) au cours d'un test, le candidat doit démontrer ses capacités à enseigner à d'autres élèves, dont l'un d'entre eux doit être l'examineur. La démonstration doit porter, au choix, sur l'une des rubriques de (a) à (h) de la section 1.

Le temps imparti à la préparation de cette démonstration doit être convenu à l'avance avec l'examineur. Des ouvrages de référence appropriés peuvent être utilisés par le candidat. La durée de démonstration ne doit pas excéder 45 minutes.

- b) Au cours d'une interrogation orale, les connaissances du candidat portant sur les rubriques de (a) à (i) de la section 1 définies à l'article 19 et sur la partie « pédagogie » figurant au programme de formation doivent être contrôlées par l'examineur.

Article 12 : Les sections 2, 3 et 7 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté sont réservées à la qualification d'instructeur de vol avion monomoteur, monopilote.

Ces sections comprennent des exercices de démonstration de l'aptitude à instruire, choisis par l'examineur et extraits du programme de formation en vol de la qualification d'instructeur de vol avion. Le candidat doit démontrer les capacités d'un instructeur de vol avion, y compris celles à effectuer un briefing, un debriefing et à dispenser de l'instruction en vol.

Article 13 : La section 4 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté est laissée intentionnellement en blanc et peut être utilisée pour y indiquer d'autres exercices de démonstration de l'aptitude d'un instructeur de vol avion, conformément à la décision de l'examineur et acceptés par le candidat avant l'épreuve pratique d'aptitude.

Article 14 : La section 5 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté comprend des exercices additionnels de démonstration de l'aptitude d'un instructeur de vol avion pour les avions multimoteurs monopilotes.

Pour cette partie, le cas échéant, un avion multimoteur monopilote, un simulateur ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) doivent être utilisés.

Si un simulateur ou un entraîneur aux procédures de vols et de navigation de type II (FNPT II) sont utilisés, ces dispositifs doivent simuler un avion multimoteur. Cette section doit être effectuée en complément aux sections 2, 3, 4 si applicables et 7.

Article 15 : La section 6 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté est laissée intentionnellement en blanc. Cette section est réservée à des exercices additionnels de démonstration, sur décision de l'examineur avec l'accord du candidat, avant l'épreuve pratique à une qualification d'instructeur de vol avion qui permet de dispenser l'instruction en vue de la qualification de vol aux instruments avion.

Ces exercices doivent être en relation avec les conditions de formation pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Article 16 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit occuper le siège normalement occupé par l'instructeur de vol avion. L'examineur ou un autre instructeur de vol avion doit jouer le rôle de l'élève. Le candidat doit expliquer à cet élève les exercices pertinents ainsi que, le cas échéant, la manière de les effectuer.

Par la suite, l'élève doit exécuter les mêmes manœuvres, comportant les erreurs typiques propres aux élèves inexpérimentés. Le candidat est tenu de corriger ces erreurs oralement ou en intervenant si nécessaire.

Article 17 : Les sections 1 et 2 jusqu'à 7 si applicable du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté doivent être achevées, si possible, durant le même jour et dans tous les cas dans un délai de six mois. Si le candidat échoue dans l'un quelconque des exercices des sections applicables de 2 à 6, il doit subir de nouveau un test portant sur l'ensemble des exercices. La section 1 peut, en cas d'échec, être passée de nouveau séparément.

Article 18 : L'examineur peut arrêter l'épreuve pratique d'aptitude à tout moment s'il estime que la démonstration de l'aptitude du candidat à piloter ou à instruire exige une nouvelle épreuve.

L'examineur est le pilote commandant de bord, sauf dans les circonstances acceptées par l'examineur où un autre instructeur de vol avion est désigné comme pilote commandant de bord.

Article 19: Le contenu et les sections de l'épreuve pratique d'aptitude sont définis comme suit:

SECTION 1 - ORAL THEORIQUE	
a	Réglementation
b	Avion, connaissances générales
c	Performances de l'avion et préparation du vol
d	Performance humaine et ses limites
e	Météorologie
f	Navigation
g	Procédures opérationnelles
h	Principes du vol
i	Administration de la formation
Sections 2 et 3 exercices choisis:	
SECTION 2 BRIEFING PREVOL	
a	Présentation visuelle
b	Précision technique
c	Clarté de l'explication
d	Clarté de l'expression
e	Technique d'instruction
f	Utilisation des supports pédagogiques
g	Participation de l'élève
SECTION 3 VOL	
a	Organisation de la démonstration
b	Synchronisation des commentaires avec la démonstration
c	Correction des fautes
d	Tenue machine
e	Technique d'instruction
f	faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol /sécurité
g	Matérialisation, exploitation de l'espace aérien
SECTION 4 AUTRES EXERCICES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
SECTION 5 EXERCICES SUR AVION MULTIMOTEUR	
a	Actions après panne moteur immédiatement après décollage ¹
b	Approche monomoteur suivie d'une remise des gaz ¹

c	Approche monomoteur suivi d'un atterrissage ¹
d	
e	
f	
g	

¹ Ces exercices doivent faire l'objet d'une démonstration lors de l'examen à la qualification d'instructeur de qualification de classe multimoteurs monopilote.

SECTION 6 EXERCICES AUX INSTRUMENTS	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
SECTION 7 DEBRIEFING APRES VOL	
a	Présentation visuelle
b	Précision technique
c	Clarté de l'explication
d	Clarté de l'expression
e	Technique d'instruction
f	Utilisation de supports pédagogiques
g	Participation de l'élève

Section 4 : Privilèges restreints

Article 20 : Les privilèges de la qualification d'instructeur de vol avion sont restreints jusqu'à ce que son titulaire ait effectué au moins 100 heures d'instruction en vol, et supervisé au moins 25 vols solo d'élèves pilotes. Ces restrictions sont levées, sur proposition de l'instructeur de vol avion chargé de la supervision et lorsque les conditions du présent paragraphe sont remplies.

Les privilèges sont restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur de vol avion agréé à cet effet, de :

- 1) l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé avion ou des parties d'une formation intégrée dispensée au niveau de la licence de pilote privé avion ainsi que la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monomoteurs, à l'exclusion de l'approbation des premiers vols solo de nuit ou de jour, ainsi que les premiers vols de navigation en solo, de nuit ou de jour ;
- 2) la formation au vol de nuit, si une habilitation au vol de nuit ou une qualification de vol de nuit est détenue et à condition que la compétence à instruire de nuit doit être démontrée auprès d'un instructeur de vol avion.

Section 5 : Privilèges et conditions

Article 21 : Les privilèges du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol avion permettent sous réserve des restrictions de l'article 20 du présent arrêté de dispenser l'instruction au vol en vue:

- a) de la délivrance de la licence de pilote privé avion et des qualifications de classe d'avions monomoteurs;
- b) de la délivrance des qualifications de type d'avions monomoteurs, sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 15 heures de vol sur le type correspondant dans les 12 mois qui précèdent ;
- c) de la délivrance d'une licence de pilote professionnel avion, sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;
- d) du vol de nuit, si la qualification au vol de nuit est détenue et si la compétence à instruire de nuit a été démontrée auprès d'un instructeur de vol avion autorisé;
- e) de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments avion, sous réserve que l'instructeur ait :
 - accompli au moins 200 heures de vol aux instruments avion, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol (FS),
 - suivi en tant qu'élève un stage approuvé comprenant au moins 5 heures de formation sur un avion, un simulateur de vol (FS) ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) et réussi l'épreuve pratique d'aptitude correspondante subie conformément aux dispositions définies aux articles 8 à 19 du présent arrêté,
- f) de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions multimoteurs monopilotes, sous réserve que l'instructeur ait rempli les conditions relatives à l'obtention de la qualification d'instructeur de qualification de classe avions multimoteurs définies dans le présent arrêté,
- g) de la délivrance d'une qualification d'instructeur de vol avion sous réserve que l'instructeur ait :
 - accompli au minimum 500 heures d'instruction sur avion,
 - démontré à un examinateur de qualification d'instructeur de vol avion son aptitude à dispenser une formation à un instructeur de qualification d'instructeur de vol avion dans le cadre de l'épreuve pratique d'aptitude subie conformément aux dispositions définies aux articles 8 à 19 du présent arrêté;
 - été autorisé à cet effet par le jury des examens.

Section 6 : Prorogation et renouvellement

Article 22 : Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol avion, désirant proroger sa qualification, doit remplir au moins deux des conditions suivantes :

- a) Avoir dispensé au moins 100 heures de formation en vol sur avions en tant qu'instructeur de vol avion ou instructeur de qualification de classe avion ou instructeur de qualification de vol aux instruments avion ou en tant qu'examineur pendant la période de validité de la qualification, dont au moins 30 heures dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification d'instructeur de vol avion. Sur ces 30 heures, 10 heures doivent être des heures d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments avion si les privilèges de dispenser l'instruction à la qualification de vol aux instruments avion sont également à proroger ;
- b) Avoir assisté à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport, durant la période de validité de la qualification d'instructeur de vol avion ;

- c) Avoir subi avec succès, au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude pour l'obtention de la qualification d'instructeur de vol avion dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification d'instructeur de vol avion.

Article 23 : Pour le renouvellement d'une qualification d'instructeur de qualification de type avion, le candidat doit remplir les conditions définies aux alinéas (b) et (c) de l'article 22 du présent arrêté, dans les 12 mois précédant le renouvellement.

CHAPITRE III

Qualification d'instructeur de qualification de type avion multipilote

Section 1 : Privilèges

Article 24 : Les privilèges du titulaire d'une qualification d'instructeur de qualification de type avion multipilote permettent de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote ainsi que la formation requise pour le travail en équipage défini aux articles 11, 12 et 13 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Section 2 : Conditions

Article 25 : Tout candidat à une première qualification d'instructeur de qualification de type avion doit avoir:

- a)
- 1) Suivi de manière complète et satisfaisante une formation de qualification d'instructeur approuvé dans un centre de formation agréé ;
 - 2) Effectué au moins 1 500 heures en vol en tant que pilote d'avion multipilote ;
 - 3) Effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un type d'avion similaire s'il y est autorisé par le jury des examens. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol (FS),
 - 4) dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type d'avion, sous la surveillance d'un instructeur titulaire de la qualification de type avion multipilote, désigné à cet effet par le jury des examens, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'avion correspondant et qui relève de la responsabilité d'un instructeur de qualification de type avion multipilote.
- b) Les privilèges de la qualification d'instructeur de qualification de type avion multipilote ne sont étendus à d'autres types d'avions multipilotes qu'à condition que le titulaire ait :
- 1) Effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 15 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant ou sur un type d'avion similaire s'il y est autorisé par le jury des examens. Sur ces 15 étapes, 7 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol (FS);
 - 2) Suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un programme approuvé d'une formation de qualification d'instructeur de qualification de type avion;

- 3) Avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'avion et/ou sur le simulateur de vol (FS) correspondant et qui relève de la responsabilité d'un instructeur de qualification de type avion multipilote, sous la surveillance d'un instructeur de qualification de type avion désigné à cet effet par le jury des examens.

Section 3 Prorogation

Article 26 : Le titulaire d'une qualification d'instructeur de qualification de type avion multipilote, désirant proroger sa qualification doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

- 1) dispensé une des parties suivantes d'un programme complet de qualification de type ou de rafraîchissement ou de maintien de compétence:
 - Une séance de simulateur de vol d'au moins 3 heures, ou
 - Un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et 2 atterrissages ;
- 2) ou suivi une formation homologuée de recyclage de qualification d'instructeur de vol avion.

Section 4 Renouvellement

Article 27 : Pour le renouvellement d'une qualification d'instructeur de qualification de type avion, le candidat doit avoir:

- 1) Effectué dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un avion d'un type similaire, s'il y est autorisé par le jury des examens. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol (FS) ;
- 2) Suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'une formation d'instructeur de qualification de type avion multipilote approuvée, telles que déterminées par le jury des examens en fonction de l'expérience récente du candidat ;
- 3) Dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type avion, au moins 3 heures de vol d'instruction et qui relève des responsabilités d'un instructeur de qualification de type avion multipilote, sur le type d'avion ou sur le simulateur de vol correspondant, sous la surveillance d'un instructeur de qualification de type avion désigné à cet effet par le jury des examens.

CHAPITRE IV

Qualification d'instructeur de qualification de classe avion monopilote

Section 1 : Privilèges

Article 28 : La qualification d'instructeur de qualification de classe avion monopilote permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions monopilotes.

Le titulaire de cette qualification peut instruire sur avions monomoteurs ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié et répondre aux conditions définies à l'article 3 du présent arrêté.

Section 2 : Conditions

Article 29 : Tout candidat à la délivrance d'une qualification d'instructeur de qualification de classe avion doit avoir :

a) avions multimoteurs:

- 1) Accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions ;
- 2) Accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant ;
- 3) Suivi une formation homologuée dans un centre de formation agréé, comprenant au moins 5 heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol (FS) approuvé, dispensé par un instructeur désigné à cet effet,
- 4) Réussi à une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions des sections 1, 2, 3, 5 et 7 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté et aux dispositions des articles 8 à 18 dudit arrêté.

b) avions monomoteurs:

- 1) Accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avions ;
- 2) Accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 heures de vol sur le type ou la classe d'avions correspondant ;
- 3) Suivi une formation approuvée dans un centre de formation agréé, comprenant au moins 3 heures d'instruction en vol sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol (FS) approuvé, dispensé par un instructeur désigné à cet effet ;
- 4) Réussi à une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions des sections 1, 2, 3, 4 et 7 du tableau défini à l'article 19 du présent arrêté et aux dispositions des articles 8 à 18 dudit arrêté.

- c)** Avant d'étendre les privilèges de la qualification d'instructeur de qualification de classe à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 10 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord du jury des examens, sur un type d'avion similaire.

Section 3: Prorogation

Article 30 : Pour la prorogation d'une qualification d'instructeur de qualification de classe avion, le candidat doit, avoir au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe:

- 1) Dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol, ou
- 2) Dispensé d'une manière satisfaisante un cours de recyclage, ou
- 3) Suivi un cours de recyclage en tant qu'instructeur de qualification de classe avion.

Section 4: Renouveaulement

Article 31 : Le titulaire de la qualification d'instructeur de qualification de classe avion, désirant renouveler sa qualification doit avoir, dans les 12 mois précédant la demande :

- 1) suivi d'une manière satisfaisante un cours de recyclage en tant qu'instructeur de qualification de classe avion;
- 2) subi avec succès au titre de contrôle de compétence la partie appropriée sur avions multimoteurs ou monomoteurs de l'épreuve pratique d'aptitude pour l'obtention de la qualification d'instructeur de qualification de classe avion.

CHAPITRE V

Qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion

Section 1: Privilèges

Article 32: Les privilèges de la qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion sont limités à l'instruction de vol en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments avion.

Section 2: Conditions

Article 33 : Tout candidat à une qualification d'un instructeur de qualification de vol aux instruments avion doit avoir :

- a) Accompli au moins 800 heures de vol aux instruments dont au moins 400 heures ont été réalisées sur un avion. Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens, à titre nominatif, aux candidats instructeurs exerçant dans un centre de formation agréé et ne remplissant pas ces conditions ;
- b) Suivi de manière complète et satisfaisante dans un centre de formation agréé une formation approuvée comprenant une instruction théorique et au minimum 10 heures d'instruction en vol sur un avion, un simulateur de vol (FS) ou un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPTII);
- c) Subi avec succès l'épreuve pratique d'aptitude définie aux articles 8 à 19 du présent arrêté.

Section 3: Prorogation

Article 34 : Pour la prorogation d'une qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion, le titulaire doit remplir les conditions définies à l'article 22 du présent arrêté.

Section 4: Renouveaulement

Article 35 : Pour le renouvellement d'une qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion, le titulaire doit remplir les conditions de renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol avion définies à l'article 23 du présent arrêté et toutes les conditions de formation complémentaires en vue d'un nouvel entraînement décidées par le jury des examens.

CHAPITRE VI
Autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion
Section 1: Privilèges

Article 36 : Les privilèges d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion permettent de dispenser l'instruction en vol simulé en vue de la délivrance de qualifications de type, la formation au travail en équipage ainsi que les fonctions sur un simulateur de vol ou sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) dans le cadre d'un centre de formation agréé.

Section 2: Conditions

Article 37: Tout candidat à l'obtention d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion doit :

- 1) être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote avion ;
- 2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de formation de qualification de type applicable dans un centre de formation agréé;
- 3) avoir une expérience de vol d'au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ;
- 4) avoir suivi de manière complète et satisfaisante un cours de qualification d'instructeur de qualification de type avion dans un centre agréé ou un organisme homologué ou détenir ou avoir détenu une qualification d'instructeur de pilote de ligne avion ;
- 5) avoir dispensé d'une manière satisfaisante dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un instructeur de qualification de type avion désigné à cet effet, une séance d'au moins 3 heures de simulateur de type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un instructeur de qualification de type avion ;
- 6) avoir subi avec succès dans un délai de 12 mois précédents la demande un contrôle de compétence tel que prévu dans l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion, et dans l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de la délivrance de la qualification de type et de classe avion, sur un simulateur de vol correspondant au type d'avion concerné ;
- 7) avoir accompli dans les 12 mois précédents la demande au moins 3 étapes en tant qu'observateur sur le type d'avion concerné.

Article 38: Les privilèges sont étendus à d'autres types d'avions multipilotes, à condition que le titulaire ait :

- 1) Suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de qualification de type correspondant ;
- 2) Dispensé d'une manière satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type, et sous la surveillance d'un instructeur de qualification de type avion désigné à cet effet par le jury des examens, une séance d'au moins 3 heures de simulateur de type d'avion correspondant et qui relève de la responsabilité d'un instructeur de qualification de type avion.

Section 3: Prorogation

Article 39 : Pour la prorogation d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion, le candidat doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

- 1) dispensé une séance de simulateur d'au moins 3 heures comme d'un programme complet en vue de l'obtention, du recyclage ou du maintien de compétence d'une qualification de type,
- 2) avoir subi avec succès un contrôle de compétence sur le simulateur du type d'avion de type approprié.

Section 4: Renouvellement

Article 40 : Pour le renouvellement d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion, le candidat doit avoir :

- 1) suivi la partie simulateur de la formation de qualification de type applicable ;
- 2) suivi de manière complète et satisfaisante une formation de qualification d'instructeur de qualification de type avion approuvée par le ministre des technologies de la communication et du transport ;
- 3) dispensé d'une manière satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un instructeur de qualification de type avion désigné par le jury des examens à cet effet, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'avion correspondant et relevant des responsabilités d'un instructeur de qualification de type avion.
- 4) avoir subi avec succès un contrôle de compétence sur un simulateur de vol approprié.

CHAPITRE VII

Dispositions communes

Article 41: La période de validité des qualifications et autorisations d'instructeurs délivrées conformément aux dispositions du présent arrêté, est fixée à trois ans.

L'autorisation spéciale définie à l'article premier du présent arrêté demeure valable pour une période de trois ans.

Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence avant la date d'expiration de la qualification ne doit pas exercer les privilèges correspondants avant d'avoir réussi à un nouveau contrôle de compétence.

CHAPITRE VIII

Dispositions transitoires

Article 42: Les qualifications d'instructeur, délivrées avant la date de publication du présent arrêté, doivent être remplacées à l'occasion du remplacement de la licence, sur laquelle elles ont été portées conformément à la réglementation en vigueur, comme suit:

- La qualification d'instructeur de pilote de ligne-avion est remplacée par la qualification d'instructeur de qualification de type avion et l'autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique;

- La qualification d'instructeur de vol aux instruments avion (ancienne) est remplacée par la qualification d'instructeur de vol aux instruments avion (nouvelle) ;
- La qualification d'instructeur de pilote professionnel avion est remplacée par la qualification instructeur de vol avion ;
- La qualification d'instructeur de pilote privé avion est remplacée par la qualification d'instructeur de vol avion avec des privilèges restreints.

Avant d'exercer les privilèges de(s) nouvelle(s) qualification(s) ou autorisation, le titulaire doit suivre d'une manière complète et satisfaisante un stage homologué pour acquérir une connaissance de la réglementation relative à la formation du personnel navigant, aux licences et à l'exploitation technique des aéronefs.

La période de validité de ces qualifications est de deux ans à compter de la date de leurs remplacement.

Article 43: Le titulaire d'une ou plusieurs qualifications d'instructeur dont la validité à expirer à la date de publication du présent arrêté doit satisfaire, aux conditions de renouvellement de(s) nouvelle(s) qualification(s) ou autorisation postulée(s) prévues par les dispositions du présent arrêté et ce avant toute demande de remplacement présentée en application de l'article 42 ci-dessus.

Article 44 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport ,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex -ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé -avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel -avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de vol aux instruments -avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne -avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion.

Arrête :

Article premier. - Nul ne peut conduire une épreuve pratique d'aptitude ou un contrôle de compétence, s'il n'est détenteur de l'une au moins des autorisations suivantes en cours de validité :

- Autorisation d'examineur de vol -avion ;
- Autorisation d'examineur de qualification de vol aux instruments avion ;

- Autorisation d'examineur de qualification de type avion;
- Autorisation d'examineur de qualification de classe avion ;
- Autorisation d'examineur sur entraîneur de vol synthétique avion ;
- Autorisation d'examineur d'instructeur de vol avion.

Article 2: Les examinateurs détenteurs de l'une des autorisations citées à l'article premier du présent arrêté doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence. Ils doivent en outre, à l'exception des cas cités à l'article 3 du présent arrêté, être détenteurs des qualifications instructeur requises en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

Article 3: Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que pilote commandant de bord sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou d'un contrôle de compétence.

Dans le cas où, il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs qui ne sont pas titulaires des qualifications d'instructeur de type ou de classe exigées ou qui ne remplissent pas la condition d'expérience de 100 heures d'instruction de vol prévue à l'article 14 du présent arrêté peuvent être exceptionnellement désignés par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 4: Tout candidat à une autorisation d'examineur doit avoir fait passer au moins une épreuve pratique d'aptitude au cours de laquelle il assure le rôle d'un examinateur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat, le debriefing et la constitution du dossier de ce candidat.

Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un examinateur expérimenté désigné à cet effet par le jury des examens.

Article 5: Le ministre des technologies de la communication et du transport fixe, sur proposition du jury des examens, les listes des examinateurs habilités pour conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence en vue de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement des licences et des qualifications.

Article 6: Le jury des examens désigne parmi les listes définies à l'article 5 du présent arrêté, les examinateurs dûment qualifiés qui conduiront les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences et qualifications.

L'examineur doit se conformer aux dispositions de standardisation appropriées, établies par le jury des examens et approuvées par le ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 7: Les examinateurs ne peuvent pas faire passer d'épreuves aux candidats auxquels ils ont dispensé eux mêmes une formation en vol pour l'obtention de cette licence ou de cette qualification, à moins qu'ils n'aient reçu un accord explicite par écrit du jury des examens.

Article 8: La validité maximale de l'autorisation d'examineur avion est de trois ans.

Pour proroger la validité de cette autorisation, l'examineur doit justifier avoir effectué au moins deux épreuves pratiques d'aptitude ou contrôle de compétence chaque année pendant la période de validité de l'autorisation dont l'un de ces épreuves ou ces contrôles, doit être effectué dans les 12 derniers mois, en présence d'un examinateur expérimenté désigné à cet effet par le jury des examens.

Article 9: Les privilèges d'une autorisation d'examineur de vol avion sont de conduire:

- a) les épreuves pratiques d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote privé avion, ainsi que les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence en vue de l'obtention, la prorogation et le renouvellement des qualifications de classe et de type d'avions monopilote, à condition d'avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avions, incluant au minimum 250 heures d'instruction en vol ;
- b) les épreuves pratiques d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote professionnel avion ainsi que les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence en vue de l'obtention, la prorogation et le renouvellement des qualifications de classe et de type d'avions monopilote, à condition d'avoir effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote d'avion, incluant au minimum 250 heures d'instruction en vol.

Article 10: Les privilèges d'une autorisation d'examineur de qualification de type avion permettent de conduire :

- a) L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de type avion multipilote ;
- b) Les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de type avion multipilote et de la qualification de vol aux instruments avion;
- c) L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne avion ;

Sous réserve, que l'examineur ait effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que pilote-commandant de bord, et qu'il détienne ou ait détenu une qualification d'instructeur de qualification de type avion ou une autorisation particulière du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 11: Les privilèges d'une autorisation d'examineur de qualification de classe avion permettent de conduire :

- a) L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de classe et de type avions monopilotes ;
- b) Les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de qualifications de classe et de type sur avions monopilotes et de la prorogation et du renouvellement de la qualification de vol aux instruments ;

Sous réserve, que l'examineur détienne une licence professionnelle de pilote avion et ait effectué au moins 500 heures en tant que pilote d'avions.

Article 12: Les privilèges d'une autorisation d'examineur de la qualification de vol aux instruments avion permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments avion ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de cette qualification, sous réserve, que l'examineur ait effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au moins 450 heures en conditions de vol aux instruments avion, dont 250 heures en tant qu'instructeur de vol avion.

Article 13: Les privilèges d'une autorisation d'examineur sur entraîneur de vol synthétique avion permettent d'effectuer dans un simulateur de vol avion les contrôles de compétence pour la qualification de type et de vol aux instruments sur avions multipilotes, sous réserve, que l'examineur détienne une licence de pilote de ligne avion, qu'il ait effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes et qu'il détienne les privilèges d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique avion, définies à l'article 36 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion.

Article 14: Les privilèges d'une autorisation d'examineur d'instructeur de vol avion permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de vol avion, ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de cette qualification, sous réserve que l'examineur soit détenteur d'une licence professionnelle de pilote avion et ait effectué au moins 2000 heures en tant que pilote d'avions, y compris au moins 100 heures de vol d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification d'instructeur de vol avion.

Article 14: Ont droit à l'obtention d'une autorisation d'examineur ou plus, les instructeurs en vol qui ont conduit au moins deux épreuves pratiques d'aptitude ou contrôles de compétence durant les 12 derniers mois précédents la date de publication du présent arrêté, sous réserve de :

- remplir toutes les conditions prévues par le présent arrêté à l'exception de celles prévues par son article 4;
- faire une demande d'obtention dans un délai n'excédant pas le 31 décembre 2003.

L'autorisation ou les autorisations demandées doivent correspondre aux épreuves pratiques d'aptitude ou aux contrôles de compétence conduits.

Ces autorisations permettent à leur titulaires d'exercer les privilèges qui leurs sont associées conformément aux dispositions du présent arrêté.

Article 16: Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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 la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile et notamment l'article 122 dudit code,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex -ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994, relatif à la licence de pilote de ligne avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995, fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

Chapitre 1 : Dispositions générales

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

Avion monopilote : Avion certifié pour être exploité par un seul pilote.

Avion multipilote : Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

Contrôle de compétence : Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

Entraîneur de vol synthétique (STD) : l'un quelconque des dispositifs suivants :

a) Simulateur de vol (F.S) : dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'avion, incluant tout équipement et programme informatique nécessaire pour représenter l'avion au sol et en vol, un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage et un système de génération de mouvements et de forces.

b) Entraîneur au vol (FTD) : dispositif autre que le simulateur de vol sur lequel les sessions de formation et de contrôle peuvent être acceptés.

c) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) : dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type ou classe d'avion multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un avion. Il comprend un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage.

d) Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I), dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'une classe d'avion.

e) Autres dispositifs de formation (OTD) : Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vols, des entraîneurs au vol et les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et qui constituent un moyen de formation dans lequel l'environnement d'un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

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.

Pilote privé : Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Pilote professionnel : Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

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

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

Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur de vol synthétique homologué par le ministre des technologies de la communication et du transport.

Travail en équipage : Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'Autorité du pilote commandant de bord.

Type (d'aéronef) : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.

Article 2 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion doit être âgé de vingt et un (21) ans révolus.

Article 3 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion doit être détenteur d'un certificat médical de classe 1 en cours de validité.
Pour exercer les privilèges de la licence de pilote de ligne avion, un certificat médical de classe 1 en cours de validité est exigé.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion doit être:

- titulaire du baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et ayant suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et les sciences physiques sont des matières de base ;
- détenteur de la licence de pilote professionnel avion avec la qualification de vol aux instruments avion mention « avion multimoteurs » en cours de validité.

Article 5 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion doit avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avion dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol, incluant au minimum :

- 500 heures accomplies sur des avions certifiés multipilotes dont la liste sera fixée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport;
- 250 heures, soit en tant que pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote commandant de bord et 150 heures comme copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision d'un pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de supervision soit acceptée par le jury des examens;
- 200 heures de vol en campagne dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord ou copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit acceptée par le jury des examens;

-75 heures de vol aux instruments dont un maximum de 30 heures peuvent être effectuées aux instruments au sol;

-100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

Les titulaires d'une licence de pilote ou d'un titre équivalent pour d'autres catégories d'aéronefs pourront faire prendre en compte le temps de vol effectué sur ces autres catégories d'aéronef conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion, sauf le temps de vol effectué sur hélicoptères qui sera pris en compte jusqu'à 50% du total du temps de vol exigé ci-dessus.

Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant en cours de validité pourront faire prendre en compte 50% du temps de vol effectué en qualité de mécanicien navigant jusqu'à un maximum de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être prises en compte au titre des 1 500 heures exigées ci-dessus et au titre des 500 heures accomplies sur avions certifiés multipilotes sous réserve que le nombre d'heures totales accordé en fonction de l'un ou l'autre de ces sous paragraphes ne dépasse pas 250 heures.

Les conditions d'expérience requises doivent être remplies avant de subir l'épreuve pratique d'aptitude.

Article 6 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion doit avoir suivi avec succès une formation théorique et pratique de pilote de ligne avion dans un centre de formation agréé conformément aux dispositions du présent arrêté .

Le candidat à la formation théorique doit être titulaire du diplôme du baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et ayant suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et les sciences physiques sont des matières de base.

La formation pratique peut être réalisée dans un autre centre agréé.

Le contenu des programmes et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Cette formation théorique et pratique est sanctionnée par un brevet de pilote de ligne avion délivré par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ce brevet comporte deux certificats :

- Un certificat d'aptitude théorique ;
- Un certificat d'aptitude pratique.

Ces deux certificats sont délivrés par le centre de formation agréé au candidat déclaré admis par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Chapitre 2 : Certificat d'aptitude théorique

Section 1 : Formation théorique intégrée

Article 7: La formation théorique intégrée de pilote de ligne avion doit durer au moins sept cent cinquante (750) heures de cours effectives réparties comme suit :

1- Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne	60h
2- Connaissance générale des aéronefs - Cellules, systèmes, motorisation ; - instruments, électronique ;	160h
3- Préparation du vol et performances - masse et centrage ; - performances ; - préparation et suivi du vol ;	110h
4- Performance humaine	50h
5- Météorologie	90h
6- Navigation - navigation générale ; - radionavigation.	160h
7- Procédures opérationnelles	40h
8- Principes du vol	50h
9- Communications - Communications VFR ; - Communications IFR.	30h

Cette formation permet au candidat de recevoir une formation pour l'obtention de la licence de pilote de ligne avion et de démontrer qu'il possède un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux pilotes de ligne avion dans les matières susvisées.

Section 2 : Formation théorique modulaire

Article 8: La formation théorique modulaire a pour objet d'amener les pilotes, qui n'ont pas reçu une formation théorique dans le cadre d'une formation intégrée, au niveau des connaissances théoriques requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion. Le programme portera sur les matières visées à l'article 7 du présent arrêté.

Article 9 : Tout candidat qui désire suivre un cours modulaire de formation théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion doit effectuer au moins 650 heures effectives de formation théorique du programme de formation théorique de la licence de pilote de ligne avion au cours d'une période de 18 mois. Le candidat doit être titulaire de la licence de pilote privé avion ou de la licence de pilote professionnel avion.

Article 10 : Les titulaires de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments avion, peuvent bénéficier d'une réduction de la formation théorique, de 350 heures.

Les titulaires de la licence de pilote professionnel avion ou de la qualification de vol aux instruments avion, peuvent bénéficier d'une réduction de la formation théorique, de 200 heures.

Les réductions prévues dans le présent article ne sont applicables qu'aux titulaires de la licence de pilote professionnel avion obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les

conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments.

Section 3 : Examen théorique

Article 11: L'examen théorique pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion comporte des épreuves écrites sous forme de questionnaire à choix multiple (QCM). Les épreuves, la durée ainsi que le nombre minimal de questions, sont définis comme suit :

EPREUVES	MATIERE	DUREE	NOMBRE MINIMAL DE QUESTIONS
1	Droit aérien y compris procédures opérationnelles	1H40	70
2	Connaissance générale des aéronefs : - cellules, systèmes et motorisation ; - instruments, électronique ;	2H00	84
3		1H30	56
4	Préparation du vol et performances: - masse et centrage ; - performances ; - préparation et suivi du vol ;	1H00	34
5		1H00	37
6		3H00	70
7	Performance humaine	1H00	42
8	Météorologie	2H30	70
9	Navigation : - navigation générale - radionavigation	2H00	53
10		1H30	42
11	Procédures opérationnelles	1H20	52
12	Principes du vol	1H00	39
13	Communications : - communications VFR - communications IFR	0H30	21
14		0H30	21

Article 12: Chaque épreuve comptant pour un examen ne peut faire l'objet de plus de quatre tentatives. Le candidat qui n'a pas réussi une épreuve après quatre tentatives doit se représenter à un nouvel examen. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Pour chaque épreuve, le président du jury des examens délivre une attestation de réussite à tout candidat qui a obtenu au moins 75% des points prévus pour cette épreuve. Il n'existe pas de notation négative.

Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de 18 mois, calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première épreuve de l'examen.

Le candidat se représente pour un nouvel examen s'il n'a pas réussi à l'ensemble des épreuves imposées dans la limite de six sessions ou dans un délai de 18 mois, calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première session. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Article 13 : Le certificat d'aptitude théorique reste valide pendant une durée de 7 ans à compter de la dernière date de validité de la qualification de vol aux instruments associée à la licence de pilote professionnel avion.

Section 4 : Organisation de l'examen théorique

Article 14 : Il est organisé deux fois au moins par an une session d'examen pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion. Le nombre de sessions programmées pour une année déterminée est annoncé avant le 30 septembre de l'année précédente par avis de presse publié sur au moins deux quotidiens de la place.

Article 15 : Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse.

L'avis doit indiquer :

- La date et le lieu de déroulement des épreuves théoriques ;
- La date de clôture de la liste d'inscription des candidatures ;
- L'adresse des services auprès desquels les candidatures doivent être déposées.

Article 16 : Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants :

- 1) Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- 2) Une copie du diplôme du baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et une attestation justifiant que le candidat a suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et les sciences physiques sont des matières de base;
- 3) Une copie de la licence de pilote professionnel avion avec la qualification de vol aux instruments avion mention "avion multimoteurs" en cours de validité, et ce pour le candidat issue d'une formation modulaire;
- 4) Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi le cycle de formation théorique de pilote de ligne avion d'une manière complète et satisfaisante ;
- 5) Une copie du reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée ;
- 6) Une attestation de réussite à l'examen d'aptitude pour l'utilisation de la langue anglaise citée à l'article 8 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 15 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Article 17: La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 6 du présent arrêté.

Article 18 : Nonobstant les poursuites pénales de droit commun, toute fraude ou tentative de fraude dûment constatée entraîne l'exclusion immédiate du candidat de la salle d'examen, l'annulation des épreuves subies par le candidat et l'interdiction de participer pendant cinq ans aux examens du personnel de l'aéronautique civile.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Toute fraude ou tentative de fraude doit faire l'objet d'un rapport circonstancié du surveillant ou de l'examineur qui l'a constatée.

Chapitre 3 : Certificat d'aptitude pratique

Article 19 : Tout candidat à l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion doit remplir les conditions suivantes:

- Etre titulaire de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments avion mention « avion multimoteurs » en cours de validité ;
- Etre titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion en cours de validité;
- Etre titulaire de la qualification de type avion multipilote correspondant au type d'avion utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude en cours de validité;
- Avoir effectué toute la formation pratique requise conformément aux dispositions du présent arrêté, et avoir reçu une formation au travail en équipage dans le cadre d'un programme agréé.

Article 20 : Le programme de formation pratique intégrée de pilote de ligne avion se divise en cinq phases :

Phase 1

1. Les exercices jusqu'au premier vol solo doivent comprendre un total d'au moins dix (10) heures d'instruction en double commande sur un avion monomoteur, incluant les points suivants :

- a) préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- b) circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- d) décollages et atterrissages normaux ;
- e) vol à vitesse faible, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvres de rétablissement, évitement des vrilles ;
- f) positions inhabituelles et panne moteur simulée.

Phase 2

2. Les exercices jusqu'au premier vol solo en campagne doivent comprendre un total d'au moins dix (10) heures d'instruction en double commande et d'au moins dix (10) heures de vol solo incluant les points suivants :

- a) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ;
- b) vols avec référence aux seuls instruments y compris un virage de 180° ;
- c) vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédures de déroutement ;
- d) circulation d'aérodrome au sol et vol sur différents aérodromes ;

- e) décollages et atterrissages par vent traversier ;
- f) opérations et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipements ;
- g) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures et de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
- h) connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautiques.

Phase 3

3. Les exercices jusqu'au test de progression de navigation VFR doivent comprendre un total d'au moins cinq (5) heures d'instruction en double commande et d'au moins quarante (40) heures en tant que pilote commandant de bord.

4. L'instruction en double commande et le test de progression de navigation VFR doivent comprendre :

- a) répétition des exercices des phases 1 et 2 ;
- b) vol à vue à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé et manoeuvres de rétablissement ;
- c) test de progression de navigation VFR effectué sous la conduite d'un instructeur de vol qui n'ait pas de rapport avec la formation du candidat.

Phase 4

5. Les exercices jusqu'à l'épreuve pratique d'aptitude du pilote professionnel avion et l'épreuve pratique d'aptitude de la qualification de vol aux instruments doivent comprendre:

- a) au moins 55 heures de vol aux instruments, qui peuvent comporter jusqu'à 25 heures aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I) homologué, ou jusqu'à 40 heures sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) homologué, ces heures devant être effectuées sous la conduite d'un instructeur de vol et d'un instructeur de vol synthétique autorisé ou l'un des deux ; et
- b) 50 heures aux instruments effectuées en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) vol de nuit incluant des décollages et des atterrissages en qualité de pilote commandant de bord ;
- d) procédures avant le vol IFR, y compris l'emploi du manuel de vol et des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol aux instruments avion;
- e) procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, anormales et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - Transition du vol à vue au vol aux instruments au décollage,
 - Départs et arrivées normalisés aux instruments
 - Procédures IFR en route
 - Procédures d'attente
 - Approches aux instruments jusqu'aux minima spécifiés
 - Procédures d'approche interrompue
 - Atterrissages à la suite d'une approche aux instruments, approche indirecte comprise ;

- f) manœuvres en vol et caractéristiques de vol spécifiques ;
- g) utilisation d'un avion multimoteur lors des exercices du paragraphe 5 (e) du présent article, incluant le pilotage de l'avion en se référant seulement aux instruments avec un moteur en panne simulée, un arrêt moteur et redémarrage. Cette dernière manœuvre doit être effectuée à une altitude garantissant la sécurité sauf si elle est faite à bord d'un entraîneur de vol synthétique (STD).

Phase 5

6. L'instruction et les contrôles au travail en équipage incluent les conditions de formation correspondantes, définies dans la décision relative aux programmes de formation théorique pour les qualifications de classe et de type avions monomoteurs et multimoteurs et aux programmes de formation au travail en équipage avion.

7. Si une qualification de type pour avions multipilotes n'est pas demandée à la fin de cette formation, il sera délivré au candidat un certificat de fin de stage pour la formation de travail en équipage, défini dans la décision relative aux programmes de formation théorique pour les qualifications de classe et de type avions monomoteurs et multimoteurs et aux programmes de formation au travail en équipage avion.

Article 21 : Après avoir achevé la formation pratique le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude sur avion multimoteur monopilote ou multipilote conformément au contenu défini aux alinéas A) et B) de l'article 27 du présent arrêté sous réserve de remplir les conditions prévues à l'article 19 du présent arrêté et:

- 1) S'acquitter des redevances y afférentes prévues par la législation et la réglementation en vigueur, une copie du reçu justifiant le paiement de ces redevances sera jointe à la demande de candidature ;
- 2) Etre proposé par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé sa formation et qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelles et pratiques du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion et qu'il a suivi une formation au travail en équipage.

Article 22 : Le candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion est requis d'agir en qualité de pilote en fonction en exécutant tous les exercices de l'épreuve pratique d'aptitude. De surcroît, le candidat doit démontrer sa capacité à agir en qualité de pilote non en fonction. Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pour l'épreuve ou le contrôle de compétence.

Article 23 : Les matières suivantes sont spécifiquement contrôlées lors des épreuves ou contrôles du candidat au brevet de pilote de ligne avion ou à une qualification de type avion multipilote, aux privilèges étendus à la fonction de pilote-commandant de bord, qu'il exerce ses fonctions en qualité de pilote en fonction ou de pilote non en fonction:

- a) gestion du travail en équipage ;
- b) maintien d'une surveillance générale de fonctionnement de l'avion par une supervision appropriée ;
- c) établissement de priorités et prises de décisions conformément aux aspects de sécurité et aux règlements appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

Article 24 : L'épreuve pratique d'aptitude doit être effectuée dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote, peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un avion, plutôt qu'un simulateur de vol homologué, est utilisé pour l'épreuve, le deuxième pilote doit être un instructeur.

L'épreuve pratique d'aptitude doit être accomplie en régime de vol aux instruments (IFR) et doit simuler, autant que possible, un vol de transport aérien commercial. L'élément essentiel est la capacité à planifier et à effectuer le vol à partir d'éléments de briefing courants.

L'épreuve pratique d'aptitude doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Article 25 : Le centre de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'entraîneur de vol synthétique et l'avion à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

Article 26 : Pour la compréhension du programme de la formation pratique et des épreuves pratiques d'aptitude pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion, prévus à l'article 27 du présent arrêté, les symboles suivants ont la signification suivante :

1. **P** = Entraîné comme pilote commandant de bord ou Copilote, et comme pilote en fonction (PF) et comme pilote non en fonction (PNF) pour la délivrance d'une qualification de type.

X = Un simulateur de vol (FS), s'il est disponible, doit être utilisé pour cet exercice. Dans l'alternative, un avion doit être utilisé, s'il est approprié pour l'exercice ou la procédure.

2. La formation pratique doit être assurée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué sous (P) ou peut l'être pour tout équipement d'un niveau supérieur représenté par la flèche (→).

Les abréviations suivantes indiquent l'équipement de formation utilisé :

A = Avion
FS = Simulateur de vol
FTD = Entraîneur de vol synthétique
OTD = Autres Dispositifs de Formation

3. Dans les rubriques comportant un astérisque (*) les conditions de vol réelles ou simulées doivent être en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) et le simulateur / l'avion, piloté par seule référence aux instruments. Si cette dernière condition n'est pas remplie pendant l'épreuve ou le contrôle, la qualification de type sera restreinte au VFR seulement.

4. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne de l'épreuve pratique d'aptitude, ceci indique que l'exercice correspondant est obligatoire.

5. Un simulateur de vol doit être utilisé pour la formation pratique et l'épreuve pratique d'aptitude s'il fait partie d'un programme de qualification de type approuvé. Le jury des examens, lors de l'approbation du programme de formation, doit tenir compte :

- (a) de la qualification du simulateur de vol ou du FNPT II;
- (b) des qualifications de l'instructeur et de l'examineur ;

- (c) du volume de la formation orientée ligne sur simulateur de vol dispensée dans le cours ;
- (d) des qualifications et expérience antérieure en exploitation en ligne du pilote en formation ;
- (e) de l'importance de l'expérience de vol sous supervision en ligne dispensée après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

Article 27 : Le contenu de l'épreuve pratique d'aptitude porte sur :

A) Avions multipilotes

		FORMATION PRATIQUE				EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE/ CONTROLE DE COMPETENCE DE QUALIFICATION DE TYPE / PILOTE DE LIGNE AVION		
Rubrique	Manœuvres / Procédures En conditions de travail en équipage	OTD	FTD	FS	A	Observations des instructeurs en fin de formation	Contrôle Sur : FS A	Annotation de l'examineur après passage de l'épreuve pratique
SECTION 1								
1.	Préparation au vol							
1.1	Calcul de performances	P						
1.2	Contrôle extérieur visuel avion ; position de chaque élément et but de contrôle				P			
1.3	Vérification poste de pilotage		P					
1.4	Utilisation de la check-list avant la mise en route des moteurs, procédures de démarrage, vérification équipement radio et navigation, sélection et réglage fréquences navigation et communication	P----	----	---	--->		M	
1.5	Roulage conformément aux instructions du contrôle aérien ou de l'instructeur			P--	--->			
1.6	Vérification avant le décollage		P----	---	--->		M	
SECTION 2								
2	Décollages							
2.1	Décollages normaux avec différents réglages volets, dont décollage sans arrêt au point d'alignement			P--	---->			
2.2*	Décollage aux instruments ; transition aux instruments requis pendant la rotation ou immédiatement après le décollage			P	--->			

2.3	Décollage vent traversier (sur aéronef, si réalisable)			P--	--->			
2.4	Décollage à masse maximale décollage (décollage à masse maximale réelle ou simulée)			P--	--->			
2.5	Décollages avec panne moteur simulée			P-	--->			
2.5.1*	Immédiatement après V2.							
	Note à 2.5.1 : si l'avion utilisé n'est pas certifié dans la catégorie des avions de transport aérien, ou dans celle des commutés, la panne moteur ne doit pas être simulée avant d'avoir atteint la hauteur minimale de 500 ft au-dessus du seuil de piste. Si l'avion utilisé a la même performance qu'un avion de catégorie de transport du point de vue de sa masse au décollage et de l'altitude densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur comme prévu, immédiatement après avoir atteint V2							
2.5.2*	entre V1 et V2,			P	X		M FS exclusivement	
2.6	Décollage interrompu à vitesse raisonnable avant d'atteindre V1			P -	---> X		M	
SECTION 3								
3	Manœuvres de vol et procédures							
3.1	Virages avec et sans spoilers			P--	----->			
3.2	Approches du décrochage (effet buffeting) bas et haut (Mach) près du Mach critique et autres caractéristiques spécifiques du vol de l'avion (par exemple roulis hollandais)			P--	->X Ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice			
3.3	Utilisation normale des systèmes et commandes sur le tableau de mécanicien navigant (MN)	P----	-----	---	--->			
3.4	Utilisations normales et anormales des systèmes suivants :						M Note : Concernant les utilisations anormales des systèmes un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 3.4 à 3.5 inclus	
3.4.0	Moteur (hélice si nécessaire)	P----	-----	---	----->			
3.4.1	Pressurisation et climatisation	P----	-----	---	----->			
3.4.2	Système pitot/statique	P----	-----	---	----->			

3.4.3	Système carburant	P----	----	---	---->		
3.4.4	Système électrique	P----	----	---	---->		
3.4.5	Système hydraulique	P----	----	---	---->		
3.4.6	Système commandes de vol et compensation	P----	----	---	---->		
3.4.7	Système anti-givrage, et dégivrage. Réchauffage du pare-brise	P----	----	---	---->		
3.4.8	Pilote automatique/directeur de vol	P----	----	---	---->		
3.4.9	Systèmes avertisseurs de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité	P----	----	---	---->		
3.4.10	Avertisseur de proximité sol, radar météo, radioaltimètre, transpondeur		P----	---	---->		
3.4.11	Radios, équipement de navigation, instruments, système de gestion du vol	P----	----	---	---->		
3.4.12	Système train et freins	P----	----	---	---->		
3.4.13	Système becs et volets	P----	----	---	---->		
3.4.14	Groupe auxiliaire (APU)	P----	----	---	---->		
3.6	Procédures anormales et d'urgence:						M Note : un minimum obligatoire de 3 Rubriques doit être sélectionné de 3.6 à 3.6.9 inclus
3.6.1	Exercices incendie tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électricité y compris évacuation de l'avion		P----	---	---->		
3.6.2	Contrôle et élimination de fumées		P----	---	---->		
3.6.3	Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité		P----	---	---->		
3.6.4	Vidange de carburant (simulée)		P----	---	---->		
3.6.5	Cisaillement de vent au décollage/atterrissage			P	X	FS exclusivement	
3.6.6	Simulation d'une panne de pressurisation cabine/descente d'urgence			P--	---->		
3.6.7	Incapacité d'un membre d'équipage		P----	---	---->		
3.6.8	Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel de vol approprié		P----	---	---->		
3.6.9	Résolution TCAS	P---	-----	-->		FS exclusivement	
3.7	Virages serrés à 45° d'inclinaison de 180° à 360° à gauche et à droite		P----	---	---->		

3.8	Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en position d'atterrissage, train sorti)			P--	----->		
3.8.1	Sortie de décrochage complet ou après activation des dispositifs avertisseurs de décrochage, en configuration de montée, de croisière et d'approche			P	X		
3.9	Procédures de vol aux instruments :						
3.9.1*	Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions ATC		P--	---	----->		M
3.9.2*	Procédures d'attente		P--	---	----->		
3.9.3*	Approches de précision jusqu'à DH min.60 m (200 ft)						
3.9.3.1*	manuelle, sans directeur de vol			P	----->		M
3.9.3.2*	manuelle, avec directeur de vol			P	----->		
3.9.3.3*	automatique, avec pilote automatique			P	----->		
3.9.3.4*	manuelle avec moteur en panne simulée ; la panne moteur doit être simulée en approche finale avant le passage de la balise extérieure (OM) jusqu'au toucher des roues ou pendant la totalité de la procédure d'approche interrompue. Sur avion non certifié de catégorie transport ou de catégorie Commuter, l'approche avec panne moteur simulée et remise des gaz doit être exécutée avec approche NDB ou VOR/LOC du 3.9.4. La remise des gaz doit être commencée en atteignant la hauteur de franchissement obstacle publiée (OCH/A) et au plus tard à une altitude minimale de descente (MDH/A) de 500ft au-dessus de l'altitude seuil de piste. Sur avion de même performance que celle d'un avion de la catégorie de transport, du			P	----->		M

	point de vue masse au décollage et de l'altitude-densité, l'instructeur peut simuler une panne moteur selon 3.9.3.4						
3.9.4*	Approche classique jusqu'à l'altitude minimale de descente MDH/A			P	---->		M
3.9.5	Approche indirecte dans les conditions suivantes : a) approche à l'altitude d'approche indirecte minimale autorisée sur l'aérodrome considéré en conformité avec les installations locales d'approche aux instruments en conditions de vol aux instruments simulées ; suivie par : b) approche indirecte sur une autre piste, décalée au minimum de 90° de l'axe d'approche finale utilisée en a), à l'altitude d'approche indirecte minimale autorisée ; Remarque : Si les conditions a) et b) ne sont pas réalisables pour des motifs ATC, une simulation de faible visibilité peut être effectuée.			P	---->		M

SECTION 4

4	Procédures d'approche interrompue						
4.1*	Remise des gaz à la hauteur de décision avec tous moteurs en fonctionnement* après approche ILS à hauteur de décision			P	----->		
4.2*	Autres procédures d'approche interrompue			P	----->		
4.3*	Remise des gaz manuelle avec un moteur en panne simulée après approche aux instruments à la DH (hauteur de décision), MDH (hauteur minimale de descente) ou MAPt (point d'approche interrompu)			P	----->		M
4.4	Atterrissage interrompu à 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de piste et remise des gaz.			P--	----->		

SECTION 5

5	Atterrissages					
5.1	Atterrissages normaux* également après approche ILS avec transition au vol en référence visuelle à partir de la hauteur de décision DH			P		
5.2	Atterrissage avec la profondeur horizontale simulée bloquée en toute position hors trim			P--	-----> X ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice	
5.3	Atterrissage vent de travers (sur aéronef si réalisable)			P--	----->	
5.4	Circuit aérodrome et atterrissage avec volets et becs non ou partiellement sortis			P--	----->	
5.5	Atterrissage avec moteur critique en panne simulée			P--	----->	M
5.6	Atterrissage avec panne simulée de deux moteurs : - Avions trimoteurs : moteur central et un moteur extérieur dans la mesure du possible selon manuel de vol. - Avions à quatre moteurs deux moteurs même côté.			P	X	M FS exclusivement Epreuve pratique d'aptitude seulement

Remarques générales :

Conditions spéciales pour l'extension des privilèges d'une qualification de type pour des approches aux instruments jusqu'à la hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60m), c'est -à-dire opérations Cat/II/III.

Contrôle sur avion : Dispositions applicables pour l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion en l'absence de simulateur de vol ayant un niveau de qualification approprié :

- Un tour de piste standard (sans panne) ;
- Un tour de piste basse altitude ;
- Un décollage ou une remise des gaz avec panne moteur simulée à la rotation ;
- Un tour de piste et un atterrissage avec un moteur en panne simulée.

B) Avion monopilote monomoteur et multimoteur:

		Formation pratique			Epreuve pratique d'aptitude et de contrôle de compétences de qualification de classe/type		
Manœuvres / procédures					observations des instructeurs en fin de formation	Contrôle sur	Annotation de l'examineur après passage de l'épreuve pratique
		FTD	FS	A		FS	
SECTION 1							
1	Départ						
1.1	Préparation au vol incluant : Documentation Masse et centrage Briefing météo						
1.2	Visite pré-vol extérieure et intérieure			P		M	
1.3	Démarrage moteur : Procédure normale Dysfonctionnements	P	--->	-->		M	
1.4	Roulage		P	-->		M	
1.5	Essais avant décollage : Essais moteurs (si applicable)	P	--->	-->		M	
1.6	Procédure de décollage normal avec les braquages volets du Manuel de Vol Vent de travers (en fonction des conditions)		P	-->			
1.7	Montée Meilleur taux/meilleur angle de montée, Virages vers des caps prédéterminés Mise en palier		P	-->		M	
1.8	Liaisons ATC –Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 2							
2.	Exercices en vol						
2.1	Vol rectiligne en palier à différentes vitesses, notamment à très basse vitesse avec et sans volets (incluant l'approche de la Vmca si applicable)		P	-->			

2.2	Virage à grande inclinaison (360° à gauche et à droite à 45° d'inclinaison)		P	-->		M	
2.3	Décrochage et manœuvres de sortie: - Décrochage complet en configuration lisse et sortie standard - Approche du décrochage en virage en descente en configuration et puissance d'approche - Approche du décrochage en configuration et puissance d'atterrissage - Approche de décrochage en virage en montée en configuration et puissance de décollage. (avion monomoteur seulement)		P	-->		M	
2.4	Utilisation du pilote automatique et du directeur de vol (peut être fait en section 3) si applicable		P	-->		M	
2.5	Liaisons ATC-Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 3A							
3.A.	Procédures VFR en route (pour les contrôles de compétences avions multimoteurs si applicable)						
3.A.1	Plan de vol- estimées et lecture de carte						
3.A.2	Maintien des altitudes-caps et vitesses						
3.A.3	Orientation- prise des temps- calcul des estimées						
3.A.4	Utilisation des aides radio (si applicable)						
3.A.5	conduite du vol (log de navigation- vérifications de routine- carburant- systèmes- givrage).						
3.A.6	Liaisons ATC – Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 3B							
3B	Vol aux instruments		P	--->		M	
3B.1*	Départ IFR						
3.B.2*	IFR en route		P	--->		M	
3.B.3*	Procédures d'attente		P	--->		M	

3.B.4*	ILS jusqu'à DH de 60 m (ou MDA correspondante) ou jusqu'aux minima de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter l'alignement de descente)		P	--->		M	
3.B.5*	Approche de non précision jusqu'à la DH/MDA ou jusqu'au MAPt		P	--->		M	
3.B.6*	Panne de compas et d'horizon artificiel (sur FS ou FNPTII seulement)	P	---	X		M	
3.B.7*	Exercices en vol comportant une panne simulée de compas et d'horizon artificiel : Virages au taux 1 Rattrapage de situations inusuelles	P	---	---		M	
3.B.8*	Panne des alignements de piste et de descente (sur FS ou FNPTII seulement)	P	---	X			
3.B.9	Liaisons ATC –Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 4							
4	Arrivée et atterrissages						
4.1	Procédure d'arrivée		P	---		M	
4.2	Atterrissage normal		P	---		M	
4.3	Atterrissage sans volets		P	---		M	
4.4	Atterrissage par vent de travers (selon conditions)		P	---			
4.5	Approche et atterrissage à partir de la verticale du terrain à 2000ft, moteur réduit (avion monomoteur seulement)		P	---			
4.6	Remise de gaz à la MDA		P	---		M	
4.7	Remise de gaz de nuit et atterrissage sans phares (pour les pilotes qualifiés de nuit, à l'épreuve pratique uniquement)	P	---	---			
4.8	Liaisons ATC –Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 5							
5	Procédures anormales et d'urgence (cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)						
5.1	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable		P	---		M	
5.2	Panne moteur après décollage (avions monomoteurs seulement)			P		M	
5.3	simulation atterrissage sans moteur (avions monomoteurs seulement)			P		M	

5.4	Situations d'urgence simulées : i. Feu ou fumées en vol ii. Pannes de systèmes, selon le cas	P	--->	--->			
5.5	Arrêt moteur et redémarrage en vol (épreuve d'aptitude pratique sur avion multimoteur seulement)	P	--->	--->			
5.6	Liaison ATC – Conformité aux procédures de radiotéléphonie						
SECTION 6							
6	Vol asymétrique simulé (cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5)						
6.1*	Panne moteur durant le décollage (à une altitude garantissant la sécurité ou au FS ou FNPTII)	P	--->	X		M	
6.2*	Approche et remise des gaz dissymétriques	P	--->	--->		M	
6.3	Approche et atterrissage dissymétriques	P	--->	--->		M	
6.4	Liaisons ATC – Conformité aux procédures de radiotéléphonie						

(*) Les rubriques signalées par un astérisque (*) dans la section 3B et pour un avion multimoteur dans la section 6, doivent être effectuées en utilisant les seules références instrumentales si la prorogation ou le renouvellement de la qualification de vol aux instruments fait partie du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude. Si les rubriques signalées par un astérisque (*) ne sont pas effectuées en utilisant les seules références instrumentales lors du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude, la qualification de classe ou de type est restreinte au VFR.

Article 28 : Pour être déclaré admis au certificat d'aptitude pratique, tout candidat doit:

(a) Sur avion monopilote : réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence. L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec de la totalité de la section. En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle de compétence. En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section. En cas d'échec à une section quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle de compétence, y compris aux sections qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

(b) Sur avion multipilote : réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence. En cas d'échec à plus de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. En cas d'échec à cinq ou à moins de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la ou lesdites section(s). En cas d'échec à une section quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle de compétence, y compris aux sections qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Article 29 : L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence par l'une des annotations suivantes: «satisfaisant» ou «non satisfaisant». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas,

l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Article 30 : Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence:

- Si un candidat décide d'interrompre l'épreuve ou le contrôle pour des raisons que l'examineur ne juge pas recevables, il sera considéré comme ayant échoué aux rubriques qu'il n'a pas entreprises. Si l'épreuve ou le contrôle est interrompu pour des raisons jugées recevables par l'examineur, seules les rubriques non effectuées feront l'objet d'une épreuve ou d'un contrôle ultérieur.

- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve ou du contrôle peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve ou au contrôle à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète ou un nouveau contrôle complet.

- Les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'avion utilisé ainsi qu'aux méthodes de travail en équipage, s'il y a lieu. Les données relatives aux performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol du type d'avion considéré.

Les hauteurs ou altitudes de décision et les hauteurs ou altitudes minimales de descente et d'approche interrompue doivent être déterminées à l'avance par le candidat pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion et par le détenteur de la qualification de classe ou de type durant le contrôle de compétence, selon le cas.

Article 31 : Au cours, de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence, le candidat doit démontrer son aptitude à:

- manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder à tout instant le contrôle de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
- comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant ;
- communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence et des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale :

Hauteur

- Généralement ± 100 pieds
- Début d'une remise des gaz à la hauteur de décision $+ 50$ pieds/-0 pied
- Hauteur /altitude minimale de descente $+ 50$ pieds/-0 pied

Alignement

- Sur les aides radio $\pm 5^\circ$
- Approche de précision demi-déviations de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente

Cap

- Tous les moteurs en fonctionnement $\pm 5^\circ$
- Avec panne moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

- Tous les moteurs en fonctionnement ± 5 nœuds
- Avec panne de moteur simulée $+ 10$ nœuds/-5 nœuds

Chapitre 4 : Privilèges et validité de la licence de pilote de ligne avion

Article 32 : Sous réserve des conditions supplémentaires spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, la licence de pilote de ligne avion permet à son titulaire :

- a) D'exercer tous les privilèges des titulaires des licences de pilote privé avion et de pilote professionnel avion ainsi que de la qualification de vol aux instruments avion,
- b) D'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion dans le transport aérien commercial.

Article 33 : La validité de la licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical de classe 1 qui lui est associé.

Dans tous les cas, la validité dudit certificat médical ne peut excéder 12 mois pour les personnes âgées de moins de 40 ans et de 6 mois pour celles ayant 40 ans ou plus.

Article 34 : Le titulaire de la licence de pilote de ligne avion s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il ressentira une diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Article 35 : Le titulaire de la licence de pilote de ligne avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique et mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

Article 36 : Le titulaire de la licence de pilote de ligne avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait le rendre inapte à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre et ne doit faire aucun usage de substances qui posent des problèmes de santé.

Article 37 : Le titulaire d'une licence de pilote de ligne avion âgé de 60 ans et plus ne peut pas exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial.

Article 38 : La forme et le contenu de la licence de pilote de ligne avion sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Chapitre 5 : Délivrance d'une licence de pilote de ligne avion sur la base d'une licence étrangère de pilote de ligne avion

Article 39 : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne avion, sur la base d'une licence étrangère de pilote de ligne avion, doit remplir les conditions suivantes :

- 1) être titulaire d'une licence étrangère de pilote de ligne avion, délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- 2) satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote de ligne avion prévues dans le présent arrêté en ce qui concerne :
 - . L'âge ;
 - . L'aptitude physique et mentale ;
 - . L'expérience minimale en vol ;
 - . Le niveau minimum d'instruction exigé.
- 3) Avoir suivi la formation théorique modulaire définie à l'article 9 du présent arrêté dans un centre de formation agréé.

Article 40 : Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 39 du présent arrêté doit passer les examens théoriques prévues à l'article 11 et conformément aux procédures d'organisation citées aux articles 14 , 15, 17 et 18 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen et la période de validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion sont soumises aux dispositions des articles 12 et 13 du présent arrêté.

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote de ligne avion en cours de validité, doit passer les épreuves pratiques d'aptitude du brevet de pilote de ligne avion et conformément aux dispositions des articles 21 à 31 du présent arrêté.

Article 41 : Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Une copie certifiée conforme des documents justifiant le niveau d'instruction, de la licence et de l'expérience en vol ;
- Un certificat médical de classe 1 en cours de validité ;
- Une copie du reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée ;
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi le programme de la formation modulaire homologuée de pilote de ligne avion ;
- Une attestation de réussite à l'examen d'aptitude pour l'utilisation de la langue anglaise cité à l'article 8 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Toute demande ne comportant pas les pièces demandées définies dans le présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 15 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 6 : Validation d'une licence étrangère de pilote de ligne avion

Article 42 : Une licence étrangère de pilote de ligne avion délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 peut être validée pour être utilisée à bord d'aéronefs immatriculés en Tunisie dans les conditions suivantes :

- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne avion désire exercer contre rémunération les privilèges liés à cette licence, il doit remplir les conditions suivantes :

- Satisfaire, par une épreuve pratique aux conditions de prorogation de la qualification de type et de classe multimoteur avion correspondant aux privilèges de la licence détenue, et
- Démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la législation et de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise ;
- Démontrer une connaissance de la langue anglaise dans les circonstances en vol et au sol et pouvoir communiquer en anglais avec les autres membres de l'équipage.
- Remplir les conditions d'expérience en vol définies dans le présent arrêté.

- Pour pouvoir exercer les fonctions de pilote commandant de bord sur un avion dont il détient la qualification de type, le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne avion doit justifier d'une expérience de vol comportant au moins 2000 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur ce même type d'avion.

- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne avion désire exercer à titre privé les privilèges liés à cette licence, il doit démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la législation et la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise.

Cette validation est délivrée, sous forme d'une autorisation temporaire, qui sera jointe à cette licence.

La validation confère à la licence étrangère, sauf restriction mentionnée sur cette validation, les mêmes privilèges que la licence tunisienne de pilote de ligne avion et ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même et n'accordera pas de privilèges supplémentaires que ceux permis par la licence d'origine.

Chapitre 7 : Mesures particulières

Article 43 : Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté, a accompli ou poursuit un cycle de formation théorique de pilote de ligne avion dans un centre de formation agréé ou détient un ou deux certificats partiels en cours de validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion, et ce conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion, peut se présenter avant le 31 décembre 2006 aux épreuves théoriques du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion ou au(x) certificat(s) manquant(s) et conformément aux dispositions de l'arrêté cité dans cet article.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Article 44 : Tout candidat, qui à la date de publication du présent arrêté a accompli ou poursuit un cycle de formation pratique du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion dans un centre de formation agréé ou détenteur du certificat d'aptitude théorique en cours de validité du brevet de pilote de ligne avion et ce conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion, peut se présenter avant le 31 décembre 2003 aux épreuves pratiques pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion et conformément aux dispositions de l'arrêté visé au présent article.

A cet effet, le candidat doit joindre à sa demande une attestation délivrée par le même centre de formation agréé visé au premier paragraphe du présent article, justifiant qu'il a accompli ou poursuit le cycle de formation concerné à la date de publication du présent arrêté.

Ce candidat doit, à partir de la date du 31 décembre 2003 se présenter directement aux épreuves pratiques d'aptitude pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne avion et conformément aux articles 21 à 31 du présent arrêté.

Article 45 : Tout candidat titulaire du baccalauréat scientifique ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et d'une licence tunisienne de pilote professionnel avion avec la qualification de vol aux instruments avion mention «avion multimoteurs», obtenues avant la date du 31 décembre 2004 et ayant accompli 700 heures de vol sur avion, est dispensé de la condition relative au niveau d'instruction s'il suit la formation théorique modulaire du brevet de pilote de ligne avion visé à l'article 9 du présent arrêté et peut se présenter aux épreuves théoriques et pratiques du brevet de pilote de ligne avion. Ce candidat doit suivre avant la formation théorique susvisé dans le centre agréé, un programme de mise à niveau en mathématiques et sciences physiques préparé par ce centre.

Article 46: Tout candidat qui n'est pas titulaire du baccalauréat et titulaire de la licence tunisienne de pilote professionnel avion avec la qualification de vol aux instruments avion mention «avion multimoteurs», obtenues avant la date de publication du présent arrêté et ayant accompli 2000 heures de vol sur avion, est dispensé de la condition relative au niveau d'instruction s'il suit la formation modulaire du brevet de pilote de ligne avion visé à l'article 9 du présent arrêté et peut se présenter aux épreuves théoriques et pratiques du brevet de pilote de ligne avion. Ce candidat doit suivre avant cette formation théorique dans un centre agréé, un programme de mise à niveau en mathématiques et sciences physiques préparé par ce centre.

Article 47 : Les licences de pilote de ligne avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté doivent être remplacées avant la date du 31 décembre 2004, par des licences dont le contenu et la forme sont conformes aux dispositions de la décision visée à l'article 38 du présent arrêté sous réserve que le titulaire de la licence remplit les conditions de renouvellement ou de prorogation de la qualification ou des qualifications associées à la licence prévues à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion et à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Article 48 : Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote de ligne avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 et ce pour les détenteurs de la licence de pilote de ligne avion avant la date de publication du présent arrêté et ne remplissant pas les conditions de renouvellement ou de prorogation prévues par les deux arrêtés visés à l'article 47 du présent arrêté.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 susvisé ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion, demeurent en vigueur jusqu'à la date du:

- 30 décembre 2003 pour les candidats aux épreuves pratiques visées à l'article 44 du présent arrêté ;
- 30 décembre 2006 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 43 du présent arrêté.

Article 49 : sont abrogées toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

Article 50: Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre du tourisme, du commerce et de l'artisanat du 1^{er} juillet 2003, modifiant l'arrêté du ministre du commerce du 26 juillet 2001, portant approbation du cahier des charges pour l'exercice de la profession de conseiller en exportation.

Le ministre du tourisme, du commerce et de l'artisanat,

Vu la loi n° 99-37 du 3 mai 1999, relative à l'organisation de la profession de conseiller en exportation,

Vu la loi n° 2001-66 du 10 juillet 2001, relative à la suppression des autorisations administratives délivrées par les services du ministère du commerce,

Vu le décret n° 93-982 du 3 mai 1993, relatif à la relation entre l'administration et ses usagers et notamment ses articles 2 et 3,

Vu le décret n° 96-49 du 16 janvier 1996, fixant les plans de mise à niveau de l'administration et les modalités de leur élaboration, réalisation et suivi,

Vu l'arrêté du Premier ministre du 29 juin 1996, relatif à la fixation du plan de mise à niveau central pour la modernisation de l'administration, tel que modifié par l'arrêté du 10 janvier 1998,

Vu l'arrêté du ministre du commerce du 22 juillet 1996, relatif à la fixation du plan de mise à niveau du ministère du commerce, tel que modifié par l'arrêté du 2 septembre 1999,

Vu l'arrêté du ministre du commerce du 26 juillet 2001, portant approbation du cahier des charges pour l'exercice de la profession de conseiller en exportation.

Arrête :

Article premier. - Les dispositions du deuxième point de l'article 7 du cahier des charges relatif à l'exercice de la profession de conseiller en exportation annexé à l'arrêté du ministre du commerce du 26 juillet 2001, portant approbation du cahier des charges pour l'exercice de la profession de conseiller en exportation sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

"Le retrait et le dépôt de la déclaration et du cahier des charges se font auprès de la direction générale de la coopération économique et commerciale au ministère du tourisme, du commerce et de l'artisanat et des directions régionales du commerce relevant du ministère".

Art. 2. - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

*Le ministre du tourisme, du commerce et
de l'artisanat*

Mondher Zenaïdi

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Décret n° 2003-1550 du 2 juillet 2003, fixant les modalités de la tenue du registre des droits réels grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes édifiés sur le domaine public des ports de pêche.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu la loi n° 2002-47 du 14 mai 2002, relative aux ports de pêche et notamment son article 49,

Vu le décret n°90-999 du 11 juin 1990, fixant les attributions du ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu le décret n° 99-1235 du 31 mai 1999, portant organisation du ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu l'avis du ministre de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. - Les services chargés du recensement des biens publics au ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières procèdent à la tenue d'un registre dénommé "registre des droits réels grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes édifiés sur le domaine public des ports de pêche".

Art. 2. - Les droits réels grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes revenant au titulaire de la concession ou à son substitut sont inscrits au registre visé à l'article premier du présent décret selon les cas prévus par la loi n° 2002-47 du 14 mai 2002, relative aux ports de pêche.

Ils y sont aussi inscrits, les droits des créanciers grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes cités à l'alinéa premier du présent article.

Art. 3. - Les droits réels du titulaire de la concession sont inscrits sur sa demande, adressée au ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières, soit directement en la déposant au bureau d'ordre central, soit par lettre recommandée avec accusé de réception accompagnée des pièces suivantes :

- le contrat de concession et le cahier des charges qui y est rattaché ainsi que leur décret d'approbation,

- le plan de situation des constructions, ouvrages et équipements fixes objet des droits réels en question approuvé par l'autorité chargée de la gestion des ports de pêche.

En cas de transfert desdits droits, le bénéficiaire de cette opération doit présenter l'acte de transfert ainsi que l'accord y afférent du ministre de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques.

L'inscription au registre doit faire mention du nom et prénom du titulaire de la concession, sa nationalité, son adresse, sa date et lieu de naissance, et ce, pour les personnes physiques ; de la forme de la société, sa raison ou

sa dénomination sociale, son siège social et son numéro d'immatriculation au registre de commerce, et ce, pour les personnes morales.

Doivent également être inscrits, les références du contrat de concession, de son décret d'approbation et un descriptif des constructions, ouvrages et équipements fixes concernés par les droits réels.

En cas de transfert de ces droits, l'inscription doit porter sur les références de l'acte de transfert et de l'autorisation y afférente du ministre de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques.

Art. 4. - Les droits des créanciers grevant les constructions, ouvrages et équipements fixes édifés dans le cadre d'une concession d'occupation du domaine public des ports de pêche sont inscrits sur demande adressée de leur part au ministre du domaine de l'Etat et des affaires foncières en la déposant au bureau d'ordre central ou par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sont joints à ladite demande, le contrat d'hypothèque, l'accord du ministre de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques et un plan des constructions, ouvrages et équipements fixes concernés.

L'inscription fait état dans ce cas des noms, prénoms professions, adresses, nationalités date et lieux de naissance de toutes les parties concernées par l'hypothèque, et ce, pour les personnes physiques. Au cas où l'une des parties concernées par le contrat d'hypothèque est une personne morale, il y a lieu d'inscrire sa forme juridique, sa raison ou dénomination sociale, son siège social, son numéro d'immatriculation au registre de commerce et le nom de son représentant légal.

L'inscription doit également faire mention des références du contrat d'hypothèque, de l'approbation du ministre de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques, des données relatives à la valeur du prêt accordé, au titulaire de la concession, la durée du prêt, ses échéances et intérêts y afférents et un descriptif des constructions, ouvrages et équipements fixes concernés par le contrat en question.

Art. 5. - Quiconque peut consulter le registre visé à l'article premier du présent décret au siège de l'administration chargée de sa tenue. Il peut également obtenir une attestation d'inscription, un extrait ou une copie certifiée conforme dudit registre.

Art. 6. - Le ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières procède à la radiation de tous les droits réels inscrits à l'expiration de la durée de la concession, en cas de son retrait par l'administration pour une cause autre que celle se rapportant au manquement du titulaire de la concession aux obligations prévues au contrat, en cas de force majeure ou cas fortuit, et ce, après avoir été informé par l'autorité chargée de la gestion des ports de pêche.

Il procède à la radiation des hypothèques dans les cas non prévus au paragraphe premier du présent article.

Art. 7. - Les ministres des domaines de l'Etat et des affaires foncières et de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques sont chargés, chacun en ce que le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis le, 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

Décret n° 2003-1551 du 2 juillet 2003, fixant la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission de reconnaissance et de conciliation en matière d'expropriation.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu la loi n° 76-85 du 11 août 1976, portant refonte de la législation relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique, telle que modifiée et complétée par la loi n° 2003-26 du 14 avril 2003 et notamment son article 10 (nouveau),

Vu le décret n° 90-999 du 11 juin 1999, fixant les attributions du ministère des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu l'avis des ministres de l'intérieur et du développement local et de la justice et des droits de l'Homme,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

CHAPITRE PREMIER

Composition de la commission

Article premier. - La commission de reconnaissance et de conciliation en matière d'expropriation créée en vertu de l'article 10 (nouveau) de la loi susvisée est composée de :

- un magistrat : président,
- un représentant du gouverneur : membre,
- le directeur régional des domaines de l'Etat et des affaires foncières ou son représentant : membre,
- le directeur régional de l'office de la topographie et de la cartographie ou son représentant : membre,
- un représentant du ministère ou de l'entreprise bénéficiaire de l'expropriation : membre,
- l'expert des domaines de l'Etat : membre,
- un représentant de la conservation de la propriété foncière : membre,
- un représentant de la municipalité ou des municipalités du lieu de situation de l'immeuble exproprié : membre.

Les membres de la commission sont désignés par arrêté du ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières sur proposition des ministres, des gouverneurs, des présidents des municipalités et des chefs des entreprises concernés.

Le président de la commission peut convoquer toute personne dont il juge la présence utile pour émettre un avis avec voix consultative.

CHAPITRE II

Les attributions de la commission

Art. 2. - La commission de reconnaissance et de conciliation veille sur le déroulement de toutes les mesures préliminaires de l'opération d'expropriation au vu d'un dossier élaboré par la partie concernée par l'expropriation comportant les documents et les études concernant le projet à réaliser, ainsi que sur les enquêtes effectuées concernant l'immeuble à exproprier, les ayants-droit et autres titulaires de droits existants sur l'immeuble à exproprier. A cet effet, elle est chargée notamment de :

1) ordonner un complément d'enquête sur les ayants-droit effectifs des immeubles à exproprier, obtenir, le cas échéant, les actes de décès pour ceux qui sont décédés, connaître leur adresse et celles de leurs héritiers, et ce, en collaboration avec toutes les administrations qui peuvent aider à réaliser ces opérations,

2) ordonner à l'expropriant de procéder à la publicité de l'intention d'exproprier et de s'assurer de la conformité de cette publicité à la loi,

3) convoquer à son siège toutes les parties concernées par l'opération d'expropriation par la voie administrative en vue d'arriver à un accord sur le montant des indemnités dues. de fixer la valeur de l'immeuble à exproprier au vu de deux rapports, l'un établi par l'expert des domaines de l'Etat, l'autre par un expert inscrit sur la liste des experts judiciaires que les ayants-droit ou certains d'entre eux peuvent choisir ainsi que de leur proposer cette valeur,

4) ordonner à l'administration expropriante d'établir le plan de morcellement définitif en cas d'expropriation partielle ou le plan définitif concernant l'immeuble non immatriculé, et ce, par le biais de l'office de la topographie et de la cartographie, un géomètre ou tout autre organisme dûment habilité à cet effet.

CHAPITRE III

Modalités de fonctionnement de la commission

Art. 3. - La commission se réunit au siège du gouvernorat sur convocation de son président chaque fois qu'il est nécessaire.

Les membres de la commission sont convoqués par la voie administrative.

La commission ne peut se réunir qu'en présence des deux tiers au moins de ses membres. Si ce quorum n'est pas atteint, la commission sera convoquée de nouveau dans un délai ne dépassant pas huit jours et la réunion aura lieu quel que soit le nombre des présents.

La commission émet son avis à la majorité des membres présents. En cas d'égalité des voix, celle du président sera prépondérante.

L'avis de la commission est consigné dans un rapport motivé qui sera adressé à l'expropriant.

Art. 4. - Le secrétariat de la commission est assuré par la direction régionale des domaines de l'Etat et des affaires foncières territorialement compétente qui détient les dossiers qui lui sont soumis et établit les procès-verbaux de ses réunions.

Art. 5. - Les ministres de l'intérieur et du développement local, de la justice et des droits de l'Homme et des domaines de l'Etat et des affaires foncières sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis le, 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

Arrêté du ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières du 8 juillet 2003, portant ouverture d'un concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de conservateur des bibliothèques ou de documentation à la conservation de la propriété foncière.

Le ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières,

Vu la loi n° 83-112 du 12 décembre 1983, portant statut général des personnels de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics à caractère administratif, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée et notamment la loi n° 97-83 du 20 décembre 1997,

Vu la loi n° 91-61 du 22 juillet 1991, relative à la conservation de la propriété foncière,

Vu le décret n° 99-2762 du 6 décembre 1999, fixant le statut particulier du corps des personnels des bibliothèques et de la documentation dans les administrations publiques,

Vu l'arrêté du 24 octobre 2001, fixant les modalités d'organisation du concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de conservateur des bibliothèques ou de documentation à la conservation de la propriété foncière.

Arrête :

Article premier. - Est ouvert à la conservation de la propriété foncière, le 30 août 2003 et jours suivants, un concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de conservateur des bibliothèques ou de documentation.

Art. 2. - Le nombre de postes à pourvoir est fixé à deux (2).

Art. 3. - La date de clôture de la liste des candidatures est fixée au 30 juillet 2003.

Art. 4. - Les dossiers de candidatures doivent être adressés par lettre recommandée ou déposés au bureau d'ordre central de la conservation de la propriété foncière.

Tunis, le 8 juillet 2003.

Le ministre des domaines de l'Etat et des affaires foncières

Ridha Grira

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

**MINISTERE DE L'INDUSTRIE
ET DE L'ENERGIE**

NOMINATION

Par décret n° 2003-1552 du 25 juin 2003.

Monsieur Habib Essid, ingénieur général, est nommé chargé de mission au ministère de l'industrie et de l'énergie, à compter du 13 juin 2003.

Arrêté du ministre de l'industrie et de l'énergie du 1^{er} juillet 2003, portant homologation des normes tunisiennes relatives aux piles électriques.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Vu le décret du 10 octobre 1919, sur la répression des fraudes dans le commerce des marchandises, des produits alimentaires et des récoltes,

Vu la loi n° 82-66 du 6 août 1982, relative à la normalisation et à la qualité et notamment les articles 2, 9 et 10,

Vu la loi n° 91-64 du 29 juillet 1991, relative à la concurrence et aux prix, telle que modifiée et complétée par la loi n° 93-83 du 26 juillet 1993, la loi n° 95-42 du 24 avril 1995 et la loi n° 99-41 du 10 mai 1999,

Vu la loi n° 92-117 du 7 décembre 1992, relative à la protection du consommateur,

Vu la loi n° 95-6 du 23 janvier 1995, portant ratification des accords de l'Uruguay round,

Vu le décret n° 83-724 du 4 août 1983, fixant les catégories de normes et les modalités de leur élaboration et de leur diffusion,

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 15 mai 1992, portant homologation des normes tunisiennes relatives aux piles électriques,

Vu les résultats de l'enquête publique relative aux normes objet du présent arrêté, annoncée au bulletin officiel de l'institut national de la normalisation et de la propriété industrielle,

Vu le rapport de la directrice générale de l'institut national de la normalisation et de la propriété industrielle.

Arrête :

Article premier. - Sont homologuées, les normes tunisiennes :

NT 113.21(2001) : piles électriques - partie 1 : généralités,

NT 113.22 (2001) : piles électriques - partie 2 : feuilles de spécifications.

Art.2. - Les normes visées à l'article premier du présent arrêté sont d'application obligatoire pour les producteurs, les commerçants, les importateurs et les services publics.

Sous réserve des dérogations prévues par l'article 16 de la loi n° 82-66 du 6 août 1982 susvisée, la référence aux normes homologuées, citées à l'article premier du présent arrêté ou la mention explicite de leur application est obligatoire dans les clauses, spécifications et cahiers des charges des marchés passés par l'Etat, les conseils régionaux, les communes, les établissements publics et les entreprises publiques.

Art. 3. - Les piles électriques contenant plus de 0,0005% en poids de mercure ou plus de 0,025% en poids de cadmium sont interdites, y compris dans les cas où ces piles sont incorporées dans des appareils.

Les piles type "bouton" ou les piles composées d'éléments de type "bouton" ne contenant pas plus de 2% en poids de mercure ne sont pas soumises à cette interdiction.

Art. 4. - Le marquage des piles électriques exigé par la norme NT 113.21 (2001) susvisée doit être réalisé au moins en langue arabe. Lorsque le nom ou la marque commerciale du fabricant ou du fournisseur ne sont pas déposés auprès de l'institut national de la normalisation et de la propriété industrielle, l'indication du nom du fabricant ou du distributeur doit figurer au marquage.

La mention "ne pas jeter au feu" doit figurer au marquage à l'exception des piles désignées comme étant des "piles petites" par les normes citées à l'article premier du présent arrêté.

Art.5. - Les normes citées à l'article premier du présent arrêté prennent effet trois mois après la date de publication du présent arrêté au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Art. 6. - Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont constatées, poursuivies et réprimées conformément à la législation en vigueur en matière de répression des fraudes.

Art. 7. - Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires au présent arrêté, notamment celles de l'arrêté du 15 mai 1992 susvisé.

Art. 8. - Le présent arrêté sera publié dans la partie officielle du bulletin de l'institut national de la normalisation et de la propriété industrielle.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie

Moncef Ben Abdallah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

Arrêté du ministre de l'industrie et de l'énergie du 1^{er} juillet 2003, portant autorisation de cession totale d'intérêts dans le permis de recherche d'hydrocarbures dit permis "Makthar" et deuxième renouvellement de sa période de validité.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Vu le décret du 13 décembre 1948, instituant des dispositions spéciales pour faciliter la recherche et l'exploitation des substances minérales du second groupe, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété,

Vu le décret du 1^{er} janvier 1953 sur les mines,

Vu le décret-loi n° 85-9 du 14 septembre 1985, instituant des dispositions spéciales concernant la recherche et la production des hydrocarbures liquides et gazeux ratifié par la loi n° 85-93 du 22 novembre 1985, tel que modifié par la loi n° 87-9 du 6 mars 1987,

Vu la loi n° 85-53 du 7 mai 1985, portant approbation de la convention et ses annexes signées à Tunis, le 7 novembre 1984 entre l'Etat Tunisien d'une part, l'Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières et la société Springfield Resources Inc d'autre part,

Vu la loi n° 90-56 du 18 juin 1990, portant encouragement à la recherche et à la production des hydrocarbures liquides et gazeux,

Vu le décret n° 2000-713 du 5 avril 2000, portant composition et fonctionnement du comité consultatif des hydrocarbures,

Vu le décret n° 2000-946 du 2 mai 2000, fixant les coordonnées géographiques et les numéros de repères des sommets des périmètres élémentaires constituant les titres des hydrocarbures,

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 5 février 1985, portant institution du permis de recherche de substances minérales du second groupe dit permis "Makthar" au profit de l'Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières et de la société Springfield Resources Inc,

Vu l'arrêté du ministre de l'énergie et des mines du 4 septembre 1987, portant admission du permis de recherche "Makthar" au bénéfice des dispositions du décret-loi susvisé n° 85-9 du 14 septembre 1985,

Vu l'arrêté du ministre de l'énergie et des mines du 17 février 1989, portant extension de neuf mois de la durée de validité de la période initiale du permis "Makthar",

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 20 février 1990, portant premier renouvellement du permis "Makthar",

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 26 novembre 1991, portant extension d'une année de la durée de validité du premier renouvellement du permis "Makthar",

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 26 novembre 1992, portant extension de six mois de la durée de validité du premier renouvellement du permis "Makthar",

Vu la demande déposée à la direction générale de l'énergie le 16 juillet 2002, par laquelle la société Springfield Resources Inc, a sollicité l'autorisation de céder la totalité de ses intérêts dans le permis "Makthar" au profit de la société "Hydrocarbure Tunisie Corporation",

Vu la demande déposée à la direction générale de l'énergie le 16 juillet 2002, par laquelle l'Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières et la société Hydrocarbure Tunisie Corporation ont sollicité le deuxième renouvellement du permis "Makthar",

Vu l'avis favorable émis par le comité consultatif des hydrocarbures lors de sa réunion du 12 septembre 2002,

Vu le rapport du directeur général de l'énergie.

Arrête :

Article premier. - Est autorisée, la cession totale des intérêts de la société Springfield Resources Inc dans le permis de recherche d'hydrocarbures dit "permis Makthar" au profit de la compagnie "Hydrocarbure Tunisie Corporation".

Suite à cette cession d'intérêts les pourcentages de participation des cotitulaires sont répartis comme suit :

- Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières : 55%
- Hydrocarbure Tunisie Corporation : 45%

Art. 2. - Cette cession entrera en vigueur à partir de la date de publication du présent arrêté au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Art. 3. - Est renouvelé, pour une période de trois ans à partir de la date de publication du présent arrêté au Journal Officiel de la République Tunisienne, le permis de recherche d'hydrocarbures dit "permis Makthar" au profit de l'Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières et de la société "Hydrocarbure Tunisie Corporation".

Ce permis renouvelé couvre une superficie de 2964 km², soit 741 périmètres élémentaires et est délimité par les sommets et les numéros de repères figurant dans le tableau ci-après, et ce, conformément au décret susvisé n° 2000-946 du 2 mai 2000 :

Sommets	N° de repères
1	274 700
2	274 672
3	270 672
4	270 668
5	244 668
6	244 666
7	240 666
8	240 648
9	232 648
10	232 642
11	212 642
12	212 638
13	210 638
14	210 636
15	204 636
16	204 634
17	188 634
18	188 618
19	192 618
20	192 614
21	204 614
22	204 612
23	202 612
24	202 610
25	200 610
26	200 608
27	198 608
28	198 600
29	194 600
30	194 594
31	188 594
32	188 574
33	180 574
34	180 580
35	172 580
36	172 566
37	Intersection de la frontière Tuniso-Algérienne avec le parallèle 566
38	180 604

Sommets	N° de repères
39	180 598
40	186 598
41	186 600
42	190 600
43	190 602
44	192 602
45	192 606
46	182 606
47	182 604
48	180 604
49	Intersection de la frontière Tuniso- Algérienne avec le parallèle 646
50	212 646
51	212 652
52	222 652
53	222 656
54	228 656
55	228 662
56	236 662
57	236 666
58	238 666
59	238 688
60	226 688
61	226 700
62/1	274 700

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie
Moncef Ben Abdallah

Vu

Le Premier ministre
Mohamed Ghannouchi

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE

MAINTIEN EN ACTIVITE

Par décret n° 2003-1553 du 2 juillet 2003.

Le docteur Ben Salah Faouzia, maître de conférences agrégé hospitalo-universitaire en médecine à l'institut Salah Azaiez, est maintenue en activité pour une période d'une année, à compter du 1^{er} septembre 2003.

MINISTERE DU DEVELOPPEMENT ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE

Décret n° 2003-1554 du 2 juillet 2003, portant ratification de l'accord de garantie conclu, le 6 mars 2003, entre la République Tunisienne et la Banque Nordique d'Investissement et relatif à la troisième ligne de crédit accordée à TUNISIE-TELECOM.

Le Président de la République,

Vu la constitution et notamment son article 32,

Vu la loi n° 2003-40 du 9 juin 2003, portant approbation de l'accord de garantie conclu, le 6 mars 2003, entre la République Tunisienne et la Banque Nordique d'Investissement et relatif à la troisième ligne de crédit accordée à TUNISIE-TELECOM,

Vu l'accord de garantie conclu, à Tunis le 6 mars 2003, entre la République Tunisienne et la Banque Nordique d'Investissement et relatif à la troisième ligne de crédit accordée à TUNISIE-TELECOM.

Décète :

Article premier. - Est ratifié, l'accord de garantie conclu, à Tunis le 6 mars 2003, entre la République Tunisienne et la Banque Nordique d'Investissement et relatif à l'octroi à TUNISIE-TELECOM d'une troisième ligne de crédit d'un montant de cinquante millions (50.000.000) d'euros, en vertu de l'accord conclu entre TUNISIE-TELECOM et la Banque Nordique d'Investissement le 6 mars 2003.

Art. 2. - Le ministre du développement et de la coopération internationale est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis le, 2 juillet 2003.

Zine El Abidine Ben Ali

MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES HYDRAULIQUES

NOMINATIONS

Par décret n° 2003-1555 du 2 juillet 2003.

Monsieur Khelil Attia est nommé président-directeur général de l'office national de l'assainissement, et ce, à compter du 16 juin 2003.

Par décret n° 2003-1556 du 2 juillet 2003.

Monsieur Samir Ben Romdhane, maître de conférences agrégé hospitalo-universitaire en médecine vétérinaire, est nommé dans le grade de professeur hospitalo-universitaire en médecine vétérinaire à l'école nationale de médecine vétérinaire de Sidi Thabet, et ce, à compter du 8 février 2003.