

**GEN 1.7 DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDEES ET PROCEDURES DE L'OACI/ DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES****ANNEXE 1 - Licences du personnel**, 12<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018**Chapitre 1.**

Liaison de commande et de contrôle (C2)

Temps de vol-systèmes d'aéronefs télépilotes

Transfert de commande

Susceptible

Télépilote en second

Membre d'équipe de télépilotage

Télépilote

Télépilote commandant

Poste de télépilotage (RPS)

Aéronef télépilote (RPA)

Système d'aéronef télépilote (RPAS)

Temps de vol en solo-systèmes d'aéronefs télépilotes

1.2.1.1

1.2.1.2

1.2.1.3

1.2.1.4

1.2.2.3.1

1.2.2.3.2

1.2.2.3.2.1

1.2.4.2

1.2.4.5

1.2.5.2

Non applicable

Les intervalles minimaux entre deux examens médicaux périodiques d'aptitude physique et mentale au renouvellement des licences et des qualifications du personnel de l'aviation civile sont les suivants:

- 12 mois pour le certificat médical de classe 1,
- 24 mois pour les certificats médicaux de classe 2 et 3.

**ANNEX 1 - Personnel Licensing**, 12<sup>th</sup> edition, July 2018**Chapter 1.**

Command and control (C2) link

Flight time-remotely piloted aircraft systems

Handover

Likely

Remote co-pilot

Remote flight crew member

Remote pilot

Remote pilot-in-command

Remote pilot station (RPS)

Remotely piloted aircraft (RPA)

Remotely piloted aircraft system (RPAS)

Solo flight time-remotely piloted aircraft systems

1.2.1.1

1.2.1.2

1.2.1.3

1.2.1.4

1.2.2.3.1

1.2.2.3.2

1.2.2.3.2.1

1.2.4.2

1.2.4.5

1.2.5.2

Not applicable

The minimum intervals between two periodic medical examinations of physical and mental fitness for the renewal of licenses and qualifications of civil aviation personnel are as follows:

- 12 months for class 1 medical certificate,
- 24 months for class 2 and 3 medical certificate.

1.2.5.2.2	Les intervalles minimaux entre deux examens médicaux périodiques d'aptitude physique et mentale au renouvellement des licences et des qualifications du personnel de l'aviation civile sont les suivants:	1.2.5.2.2	The minimum intervals between two periodic medical examinations of physical and mental fitness for the renewal of licenses and qualifications of civil aviation personnel are as follows:
1.2.5.2.3	-12 mois pour le certificat médical de classe 1,	1.2.5.2.3	-12 months for class 1 medical certificate,
1.2.5.2.4	-24 mois pour les certificats médicaux de classe 2 et 3.	1.2.5.2.4	-24 months for class 2 and 3 medical certificate.
1.2.5.2.5	Lorsque le titulaire de la licence du pilote ou du contrôleur de la circulation aérienne a plus de quarante ans, l'intervalle est réduit à moitié.	1.2.5.2.5	When the holder of the pilot license or air traffic controller is over forty, the interval is halved.
1.2.8.4		1.2.8.4	
1.2.8.5		1.2.8.5	
1.2.9.2	Non applicable	1.2.9.2	Not applicable
1.2.9.3		1.2.9.3	
1.2.9.4		1.2.9.4	
<b>Chapitre 2.</b>		<b>Chapter 2.</b>	
2.1.1.4		2.1.1.4	
2.1.3.1.1		2.1.3.1.1	
2.1.4.1.1	Non applicable	2.1.4.1.1	Not applicable
2.2.2.1		2.2.2.1	
2.3.1.4	Le certificat médical de classe 1 est requis pour la qualification de vol aux instruments.	2.3.1.4	The class 1 medical certificate is required for instrument rating.
2.3.3.1.1	Le candidat à la licence de pilote d'avion privé doit effectuer 45 heures de vol au lieu de 40 heures de vol en tant que pilote d'avion.	2.3.3.1.1	The candidate for the private plane pilot license must complete 45 hours of flight instead of 40 hours of flight as an airplane pilot.
2.3.5.1.3		2.3.5.1.3	
2.4		2.4	
2.4.5		2.4.5	
2.4.6		2.4.6	
2.4.6.2	Non applicable	2.4.6.2	Not applicable
2.5		2.5	
2.6.2.2		2.6.2.2	
2.6.5		2.6.5	
2.10.1.1	L'âge minimal requis pour le candidat au ballon libre est de 20 ans au lieu de 16 ans.	2.10.1.1	The free balloon candidate's age requirement is 20 years instead of 16 years.

2.10.1.3.4 Le pilote du ballon libre ne peut transporter des passagers que s'il détient la qualification appropriée par catégorie.  
- Catégorie 1: volume de ballon inférieur à 4,530 m<sup>3</sup>: 60 heures pour obtenir la qualification dont 20 heures en tant que copilote et 40 heures en tant que commandant de bord sous la supervision d'un instructeur de pilotage professionnel;  
- Catégorie 2: qualification avec un volume de ballon égal ou supérieur à 4,530 m<sup>3</sup>: avoir la qualification de catégorie 1, avec 50 heures de vol, 10 heures en tant que copilote et 40 heures en tant que commandant de bord et sous la supervision d'un instructeur de pilotage professionnel.

2.11.1.1 Non applicable

### Chapitre 3.

3.2.1.5 La validité du certificat médical de classe 1 est de 12 mois si l'âge du personnel de l'aviation civile est inférieur à 40 ans.  
3.3.1.5 Il est de 6 mois, si l'âge du personnel de l'aviation civile est supérieur à 40 ans.

3.4 Non applicable

### Chapitre 4.

4.2.3.1 Non applicable  
4.2.3.2 Non applicable

4.4.1.4 La validité du certificat médical de classe 3 est de 24 mois au lieu de 60 mois.

4.7 Non applicable  
4.8 Non applicable

### Chapitre 6.

6.2.4.4.1  
6.4.3.2.2  
6.5.1.1  
6.5.1.2  
6.5.2.6.1  
6.5.2.7.1  
6.5.2.11.1  
6.5.2.12.1  
6.5.2.21  
6.5.2.21.1  
6.5.2.21.2  
6.5.2.22  
6.5.3.2.1  
6.5.3.2.2  
6.5.3.4

ANNEXE 2 - Règles de l'air - 10<sup>ème</sup> édition, Juillet 2005

NIL

2.10.1.3.4 The free balloon pilot may only carry passengers if he holds the appropriate qualification by category.  
- Category 1: balloon volume less than 4,530 m<sup>3</sup>: 60 hours to obtain the qualification with 20 hours as co-pilot and 40 hours as pilot-in-command under the supervision of a professional pilot instructor;  
- Category 2 : qualification with a balloon volume equal to or greater than 4,530 m<sup>3</sup>: have the category 1 qualification, with 50 hours of flight 10 hours as co-pilot and 40 hours as pilot-in-command and under the supervision of a professional pilot instructor.

2.11.1.1 Not applicable

### Chapter 3.

3.2.1.5 The validity of the medical certificate class1 is 12 months, if the age of civil aviation personnel is less than 40 years.  
3.3.1.5 It is 6 months, if the age of civil aviation personnel is over 40 years.

3.4 Not applicable

### Chapter 4.

4.2.3.1 Not applicable  
4.2.3.2 Not applicable

4.4.1.4 The validity of the medical certificate class 3 is 24 months instead of 60 months.

4.7 Not applicable  
4.8 Not applicable

### Chapter 6.

6.2.4.4.1  
6.4.3.2.2  
6.5.1.1  
6.5.1.2  
6.5.2.6.1  
6.5.2.7.1  
6.5.2.11.1  
6.5.2.12.1  
6.5.2.21  
6.5.2.21.1  
6.5.2.21.2  
6.5.2.22  
6.5.3.2.1  
6.5.3.2.2  
6.5.3.4

ANNEX 2 - Rules of the Air - 10<sup>th</sup> edition, July 2005

NIL

**ANNEXE 3 - Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale - 20<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018**

**Chapitre 3.**

- 3.5.1
- 3.5.2
- 3.5.3
- 3.6 Non applicable
- 3.7
- 3.8.1
- 3.8.2
- 3.8.3

**Chapitre 4.**

- 4.7.1
- 4.8 Non applicable

**Chapitre 5.**

- 5.3.2 Non applicable

**ANNEXE 4 - Cartes aéronautiques - 11<sup>ème</sup> édition, Juillet 2009**

**Chapitre 16.**

La carte aéronautique du Monde au 1:1 000 000 n'est pas publiée.

Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

**Chapitre 17.**

La carte aéronautique au 1:500 000 — OACI n'est pas publiée.

Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

**Chapitre 18.**

La carte aéronautique de navigation à petite échelle — OACI n'est pas publiée.

Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

**Chapitre 19.**

La carte de tracé de navigation — OACI n'est pas publiée.

Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

**Chapitre 20.**

Le système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques — OACI n'est pas publiée.

Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

**ANNEX 3 - Meteorological Service for International Air Navigation - 20<sup>th</sup> edition, July 2018**

**Chapter 3.**

- 3.5.1
- 3.5.2
- 3.5.3
- 3.6 Not applicable
- 3.7
- 3.8.1
- 3.8.2
- 3.8.3

**Chapter 4.**

- 4.7.1
- 4.8 Not applicable

**Chapter 5.**

- 5.3.2 Not applicable

**ANNEX 4 - Aeronautical Charts - 11<sup>th</sup> edition, July 2009**

**Chapter 16.**

The world Aeronautical Chart — ICAO 1:1 000 000 is not published.

The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.

**Chapter 17.**

The aeronautical Chart — ICAO 1:500 000 is not published.

The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.

**Chapter 18.**

The aeronautical Navigation Chart — ICAO Small Scale is not published.

The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.

**Chapter 19.**

The plotting Chart — ICAO is not published.

The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.

**Chapter 20.**

The electronic Aeronautical Chart Display — ICAO is not published.

The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.

**ANNEXE 5 – Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol - 5<sup>ème</sup> édition, Juillet 2010**

NIL

**ANNEXE 6 - Exploitation technique des aéronefs****Partie 1 Aviation de transport commercial international – Avions 11<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018****Chapitre 1.**

Liste d'écarts de Configuration (LEC)	Non défini comme terme .Le terme utilisé est: liste des déviations tolérées (CDL).
Avion lourd	Le terme « avion à moteur complexe » est utilisé.

**Chapitre 6.**

6.2.2.1	Les dates d'adaptation à l'avance ne sont pas mises en œuvre et la mise à niveau n'est pas requise.
6.3	Les enregistreurs d'images aéroportés et les enregistreurs des vols légers ne sont pas requis aux exigences d'installation.
6.3.2.4.1	
6.20.2	
6.20.3	
6.20.4	Non implémenté
6.22.1	
6.22.2	

**Chapitre 10.**

10.3 b)	Un vol de qualification tous les 24 mois au lieu de 12 mois.
---------	--

**Partie 2 Aviation générale internationale - Avions 10<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018****Chapitre 1.**

Vol d'aviation d'affaires	Terme non utilisé
Codes de pratiques de l'industrie	Non défini
Avion lourd	Le terme « avion à moteur complexe » est utilisé.
Base d'exploitation	
Niveau de sécurité visé (TLS)	Non défini

**Chapitre 2.1.**

2.1.1.5	Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales d'aéronefs autres que complexes.
---------	--

**ANNEX 5 – Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations - 5<sup>th</sup> edition, July 2010**

NIL

**ANNEX 6 - Operation of Aircraft****Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes 11<sup>th</sup> edition, July 2018****Chapter 1.**

Configuration Deviation List (CDL)	Not defined as term. The used term is: tolerated deviation list (CDL).
Large aeroplane	The term "complex motor-powered aircraft" is used.

**Chapter 6.**

6.2.2.1	Forward fit dates not implemented and retrofit is not required.
6.3	Airborne image recorders and lightweight flight recorder are not required for installation requirements.
6.3.2.4.1	
6.20.2	
6.20.3	
6.20.4	Not implemented
6.22.1	
6.22.2	

**Chapter 10.**

10.3 b)	One-way qualification flight every 24 months instead of 12 months.
---------	--

**Part II - International General Aviation - Aeroplanes 10<sup>th</sup> edition, July 2018****Chapter 1.**

Corporate aviation operation	Term not used
Industry codes of practice	Not defined
Large aeroplane	The term "complex motor-powered aircraft" is used.
Operating base	
Target Level of Safety (TLS)	Not defined

**Chapter 2.1.**

2.1.1.5	No specific requirement for non-commercial operations of other than complex aircraft.
---------	---

**Chapitre 2.2.**

2.2.4.2.2	Non applicable
2.2.4.4	
2.2.4.7.2	Non défini
2.2.4.7.3	

**Chapitre 2.4.**

2.4.16.3.1.1	
2.4.16.3.1.2	
2.4.16.3.2	
2.4.16.3.3	
2.4.16.4.2.1	Non implémenté
2.4.16.4.2.2	
2.4.16.4.3	
2.4.16.4.4	
2.4.16.4.5	

**Chapitre 3.4.**

3.4.2.8	Non applicable
3.4.3.5.3	Aucune définition de carburant de circulation au sol, de carburant d'étape, de réserve de route (y compris la note), de carburant supplémentaire ou de carburant discrétionnaire n'est disponible.
3.4.3.5.4	Non implémenté
3.4.3.7	
3.4.4.5	Non applicable

**Chapitre 3.6.**

3.6.3.1.1.1	Seulement les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016 sont équipés d'un FDR.
3.6.3.1.1.3	Aucune condition de transport FDR rétroactive pour les avions de plus de 5 700 kg MCTOM depuis le 1 <sup>er</sup> Janvier 2016.
3.6.3.2.1.1	Un modèle d'avion est autorisé à transporter un CVR si son MCTOM est supérieur à 2 250 kg, s'il est certifié pour exploitation avec au moins 2 pilotes et s'il est équipé au moins d'un turboréacteur ou plusieurs turbopropulseurs. L'ensemble de ces conditions restreint l'ensemble des avions éligibles plus que la norme 3. 6.3.2.1.

**Chapter 2.2.**

2.2.4.2.2	Not applicable
2.2.4.4	
2.2.4.7.2	Not defined
2.2.4.7.3	

**Chapter 2.4.**

2.4.16.3.1.1	
2.4.16.3.1.2	
2.4.16.3.2	
2.4.16.3.3	
2.4.16.4.2.1	Not implemented
2.4.16.4.2.2	
2.4.16.4.3	
2.4.16.4.4	
2.4.16.4.5	

**Chapter 3.4.**

3.4.2.8	Not applicable
3.4.3.5.3	No definition for taxi fuel, trip fuel, contingency fuel (including note), additional fuel or discretionary fuel is available.
3.4.3.5.4	Not implemented
3.4.3.7	
3.4.4.5	Not applicable

**Chapter 3.6.**

3.6.3.1.1.1	Carriage of a Flight Data Recorder is required only for aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 <sup>st</sup> January 2016.
3.6.3.1.1.3	No retroactive FDR carriage requirement for aeroplanes above 5 700 kg MCTOM since 1 <sup>st</sup> January 2016.
3.6.3.2.1.1	An aeroplane's model is eligible for carrying a CVR if its MCTOM is more than 2 250 kg, if it is certified for operation with at least 2 pilots and if it is equipped with at least one turbojet engine or several turboprop engines. All these conditions together restrict the set of eligible aeroplanes more than Standard 3. 6.3.2.1 does.

3.6.3.2.1.2	Aucune exigence de transport de CVR rétroactive pour les avions de plus de 27 000 kg MCTOM.
3.6.3.2.1.3	
3.6.3.2.2.1	
3.6.7	Non applicable

**Partie 3 - Vols internationaux d'hélicoptères**9<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018**Chapitre 1.**

Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant	Non implémenté en tant que terme (le terme utilisé est le « Manuel des spécifications de l'organisme de gestion de navigabilité »).
---	---

**Chapitre 2.**

4.3.4.4	Il n'est pas exigé que la documentation FDR soit sous format électronique.
---------	--

**ANNEXE 7 - Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs - 6<sup>ème</sup> édition, Juillet 2012**

NIL

**ANNEXE 8 - Navigabilité des aéronefs - 12<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018****Partie II**

Chapitre 1	
Chapitre 2	
Chapitre 3: 3.2.5	
Chapitre 4: 4.2.1, 4.2.2	Non applicable
Chapitre 5	
Chapitre 6	

**Partie III****Partie IV****Partie V** Non applicable**Partie VI****Partie VII****ANNEXE 9 - Facilitation - 15<sup>ème</sup> édition, Octobre 2017****Chapitre 2.**

2.5.1	Non applicable
-------	----------------

**Chapitre 3.**

3.34.5	
3.34.6	Non applicable

3.6.3.2.1.2	No retroactive CVR carriage requirement for aeroplanes above 27 000 kg MCTOM.
3.6.3.2.1.3	
3.6.3.2.2.1	
3.6.7	Not applicable

**Part III International Operations - Helicopters**9<sup>th</sup> edition, July 2018**Chapter 1.**

Operator's maintenance control manual	Not implemented as a term (the used term is "Airworthiness management organization specification manual).
---------------------------------------	---

**Chapter 2.**

4.3.4.4	The FDR documentation is not required to be in electronic format.
---------	---

**ANNEX 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks - 6<sup>th</sup> edition, July 2012**

NIL

**ANNEX 8 - Airworthiness of Aircraft - 12<sup>th</sup> edition, July 2018****Part II**

Chapter 1	
Chapter 2	
Chapter 3: 3.2.5	
Chapter 4: 4.2.1, 4.2.2	Not applicable
Chapter 5	
Chapter 6	

**Part III****Part IV****Part V** Not applicable**Part VI****Part VII****ANNEX 9 - Facilitation - 15<sup>th</sup> edition, October 2017****Chapter 2.**

2.5.1	Not applicable
-------	----------------

**Chapter 3.**

3.34.5	
3.34.6	Not applicable

**ANNEXE 10 - Télécommunications aéronautiques**

**Volume I - Aides radio à la navigation** - 7<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018

NIL

**Volume II – Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne** - 7<sup>ème</sup> édition Juillet 2016

NIL

**Volume III - Système de télécommunication** - 2<sup>ème</sup> édition Juillet 2007

NIL

**Volume IV - Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision** - 5<sup>ème</sup> édition Juillet, 2014

NIL

**Volume V - Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques** - 3<sup>ème</sup> édition, Juillet 2013

NIL

**ANNEXE 11 - Services de la circulation aérienne** - 15<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018

**Chapitre 1.**

Accord ADS-C	
CPDLC	Non applicable

**ANNEXE 12 - Recherches et sauvetage** - 8<sup>ème</sup> édition, Juillet 2004

**Chapitre 1.**

Pilote Commandant de bord : Pilote responsable de la conduite de la sécurité de l'aéronef pendant le temps du vol.

Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC): non applicable.

**Chapitre 2.**

2.1.6	
2.4.2	Non applicable

**Chapitre 4.**

4.5	En Tunisie, ces services peuvent être fournis par l'armée nationale dans la mesure du possible.
-----	---

**ANNEX 10 - Aeronautical Telecommunications**

**Volume I - Radio Navigation Aids** - 7<sup>th</sup> edition, July 2018

NIL

**Volume II - Communication Procedures including those with PANS status** - 7<sup>th</sup> edition, July 2016

NIL

**Volume III - Communication Systems** – 2<sup>nd</sup> edition, July 2007

NIL

**Volume IV :Surveillance and Collision Avoidance Systems** - 5<sup>th</sup> edition, July 2014

NIL

**Volume V Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization** - 3<sup>rd</sup> edition, July 2013

NIL

**ANNEX 11 - Air Traffic Services** - 15<sup>th</sup> edition, July 2018

**Chapter 1.**

ADS-C agreement	
CPDLC	Not applicable

**ANNEX 12 - Search and Rescue** - 8<sup>th</sup> edition, July 2004

**Chapter 1.**

Pilot-in-command: Pilot charged with the safe conduct of a flight.

Joint Rescue Coordination Centre (JRCC): not applicable.

**Chapter 2.**

2.1.6	
2.4.2	Not applicable

**Chapter 4.**

4.5	In Tunisia, these services can be provided by the national army as far as possible.
-----	---



**ANNEXE 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation – 11<sup>ème</sup> édition, Juillet 2016****Chapitre 5.**

- 5.9 En Tunisie, l'autorité judiciaire est la seule autorité qui décide et procède aux autopsies en cas d'un accident avec des blessures mortelles. L'Enquêteur Responsable, peut coordonner avec les autorités judiciaires pour demander, si nécessaire, que des analyses, des prélèvements et des autopsies soient pratiqués sur les personnes et accéder aux résultats de ceux-ci. La norme 5.9 sera mise en œuvre après l'amendement du Code de l'aéronautique Civile et l'établissement d'un accord entre le Ministère du Transport et le Ministère de la Justice.

**Chapitre 6.**

- 6.5 Cette norme sera adoptée et appliquée après la publication de l'amendement du Décret n° 2009-1062 du 13 avril 2009, fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs.
- 6.6

**ANNEXE 14 – Aérodrômes - Volume I – Conception et exploitation technique des aérodrômes - 8<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018****Chapitre 1.**

- Neige fondante  
Neige au sol Les aspects relatifs à la neige ne sont pas applicables.
- 1.4.1 Les aérodrômes ayant un nombre de mouvement ne dépassant pas les 500 mouvements de trafic international annuel pendant 3 années consécutives sont dispensés d'un certificat d'aérodrome et des exigences relatives à la certification. L'exploitation de ces aérodrômes est accordée par la délivrance d'une autorisation d'exploitation au trafic international réduit.
- 1.4.2 Le Ministre du Transport peut exiger, à un aérodrôme ouvert à la circulation aérienne publique et ne recevant que des vols domestiques, l'obtention d'un certificat d'aérodrome conformément aux dispositions du règlement en vigueur.

**ANNEX 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation – 11<sup>th</sup> edition, July 2016****Chapter 5.**

- 5.9 In Tunisia, the judicial authority is the only authority that decides and conducts autopsies in the event of an accident with fatal injuries. The Responsible Investigator can coordinate with the judicial authorities to ask, if necessary that analyzes, samples and autopsies be carried out on people and access the results thereof. Standard 5.9 will be implemented after the amendment of the Civil Aeronautics Code and the establishment of an agreement between the Ministry of Transport and the Ministry of Justice.

**Chapter 6.**

- 6.5 This standard will be adopted and applied after the publication of the amendment to Decree n° 2009-1062 of 13<sup>th</sup> april 2009, laying down the procedures of the technical investigation to accidents and incidents of aircrafts.
- 6.6

**ANNEX 14 – Aerodromes - Volume I - Aerodrome Design and Operations - 8<sup>th</sup> edition, July 2018****Chapter 1.**

- Slush Snow (on the ground) Aspects related to snow are not applicable.
- 1.4.1 Aerodromes with a movement number not exceeding 500 annual international traffic movements for 3 consecutive years are exempted from aerodrome certificate and certification requirements. The operation of these aerodromes is granted by the issuance of an operating license with reduced international traffic.
- 1.4.2 The Minister of Transport may require, an aerodrome opened to public air traffic and receiving only domestic flights, to obtain an aerodrome certificate in accordance with the provisions of the regulations in force.

**Chapitre 2.**

- 2.9.2 Élimination des alinéas relatifs au neige, neige fondante, glace ou givre car ces dispositions ne sont pas applicables en Tunisie.
- 2.9.8
- 2.9.9
- 2.9.10 Non applicable
- 2.9.11

**Chapitre 3.**

- 3.5.4 La réglementation Tunisienne exige que l'aire de sécurité d'extrémité de piste s'étende à partir de l'extrémité de la bande de piste sur une distance d'au moins 90 m conformément à la norme 3.5.3.
- 3.15.1
- 3.15.2
- 3.15.3
- 3.15.4
- 3.15.5
- 3.15.6 Non applicable
- 3.15.7
- 3.15.8
- 3.15.9
- 3.15.10
- 3.15.11

**Chapitre 5.**

- 5.5.4.1
- 5.5.4.2 Non applicable
- 5.5.4.3

**Chapitre 9.**

- 9.2.46 Cette dotation est augmentée d'une réserve de tels appareils respiratoires égale au moins à 50%. Chaque appareil est doté d'un jeu de bouteilles de rechange en réserve.
- 9.7.5 En tenant compte de la densité du trafic et la complexité des aires de trafic, la réglementation Tunisienne n'exige pas une radiocommunication bidirectionnelle avant de pénétrer dans l'aire de trafic entre le conducteur d'un véhicule doté de radio et avec l'autorité compétente désignée pour la gestion de cette aire. Toutefois des procédures et des règles générales et spécifiques applicables sur l'aire de trafic des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ont été élaborées pour maintenir la sécurité sur ces aires. (réf Décision du Ministre de Transport n° 54 du 13 avril 2009).
- 9.8.7
- 9.8.8 Non applicable

**Chapter 2.**

- 2.9.2 Elimination of paragraphs relating to snow, slush, ice or frost as these provisions are not applicable in Tunisia.
- 2.9.8
- 2.9.9
- 2.9.10 Not applicable
- 2.9.11

**Chapter 3.**

- 3.5.4 Tunisian regulation requires that the runway end safety area extends from the end of the runway strip on a distance of 90 m at least in accordance with standard 3.5.3.
- 3.15.1
- 3.15.2
- 3.15.3
- 3.15.4
- 3.15.5
- 3.15.6 Not applicable
- 3.15.7
- 3.15.8
- 3.15.9
- 3.15.10
- 3.15.11

**Chapter 5.**

- 5.5.4.1
- 5.5.4.2 Not applicable
- 5.5.4.3

**Chapter 9.**

- 9.2.46 This endowment is increased by a reserve of such respirators at least equal to 50%. Each unit has a reserve of spare set of bottles.
- 9.7.5 Taking into account the traffic density and the complexity of the aprons, Tunisian regulation do not require two-way radio communication before entering the apron between the driver of a vehicle equipped with radio and the competent authority for the management of this area. However, general and specific procedures and rules applicable to the apron of the aerodromes opened to public air traffic have been developed to maintain safety on these areas. (Ref Decision of the Minister of Transport n° 54 of April 13<sup>th</sup>, 2009).
- 9.8.7
- 9.8.8 Not applicable

**Chapitre 10.**

- 10.3.1 L'élimination des contaminants relatifs à la neige, la neige fondante et la glace n'est pas prise en compte car ces aspects ne sont pas applicables en Tunisie.
- 10.3.2
- 10.3.3 Les aspects relatifs à la neige ne sont pas applicables en Tunisie.
- 10.3.4
- 10.3.5

**ANNEXE 14 – Aérodrômes - Volume II – Hélistations - 4<sup>ème</sup> édition, Juillet 2013**

Non applicable

**ANNEXE 15 – Services d'information aéronautique – 16<sup>ème</sup> édition, Juillet 2018****Chapitre 1.**

- ADS-C Non applicable
- CPDLC

**Chapitre 2.**

- 2.1.3 Non applicable

**Chapitre 5.**

- 5.2.5.3 Les besoins de la Tunisie dans le domaine de l'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.
- 5.2.5.4

**ANNEXE 16 – Protection de l'environnement****Volume I – Bruit des aéronefs - 8<sup>ème</sup> édition, Juillet 2017****Partie 2****Chapitre 1.**

- 1.1
- 1.10
- 1.11 Non applicable
- 1.12
- 1.13

**Chapitre 2.**

- 2.3
- 2.4.1
- 2.4.2
- 2.4.2.1
- 2.4.2.2 Non applicable
- 2.4.2.3
- 2.5
- 2.6.1.1
- 2.6.1.2
- 2.6.1.3

**Chapter 10.**

- 10.3.1 The removal of contaminants related to snow, slush and ice is not taken into account as these aspects are not applicable in Tunisia.
- 10.3.2
- 10.3.3 Snow aspects are not applicable in Tunisia.
- 10.3.4
- 10.3.5

**ANNEX 14 – Aerodromes - Volume II - Heliports – 4<sup>th</sup> edition, July 2013**

Not applicable

**ANNEX 15 – Aeronautical Information Services – 16<sup>th</sup> edition, July 2018****Chapter 1.**

- ADS-C Not applicable
- CPDLC

**Chapter 2.**

- 2.1.3 Not applicable

**Chapter 5.**

- 5.2.5.3 The needs of Tunisia in civil aviation do not justify the publication of this chart.
- 5.2.5.4

**ANNEX 16 – Environmental protection****Volume I – Aircraft Noise - 8<sup>th</sup> edition, July 2017****Part II****Chapter 1.**

- 1.1
- 1.10
- 1.11 Not applicable
- 1.12
- 1.13

**Chapter 2.**

- 2.3
- 2.4.1
- 2.4.2
- 2.4.2.1
- 2.4.2.2 Not applicable
- 2.4.2.3
- 2.5
- 2.6.1.1
- 2.6.1.2
- 2.6.1.3

2.6.2.1		2.6.2.1	
2.6.2.2	Non applicable	2.6.2.2	Not applicable
2.6.2.3		2.6.2.3	
<b>Chapitre 3.</b>		<b>Chapter 3.</b>	
3.3.1		3.3.1	
3.3.2.1		3.3.2.1	
3.3.2.2		3.3.2.2	
3.4.1		3.4.1	
3.4.1.1		3.4.1.1	
3.4.1.2		3.4.1.2	
3.4.1.3		3.4.1.3	
3.5		3.5	
3.6.1.1		3.6.1.1	
3.6.1.2		3.6.1.2	
3.6.1.3	Non applicable	3.6.1.3	Not applicable
3.6.1.4		3.6.1.4	Not applicable
3.6.1.5		3.6.1.5	
3.6.2		3.6.2	
3.6.3		3.6.3	
3.7.1		3.7.1	
3.7.2		3.7.2	
3.7.3		3.7.3	
3.7.4		3.7.4	
3.7.5		3.7.5	
3.7.6		3.7.6	
3.7.7		3.7.7	
<b>Chapitre 4.</b>		<b>Chapter 4.</b>	
4.3.1		4.3.1	
4.3.2		4.3.2	
4.4.1		4.4.1	
4.4.1.1	Non applicable	4.4.1.1	Not applicable
4.4.1.2		4.4.1.2	
4.5		4.5	
4.6		4.6	
4.7		4.7	
<b>Chapitre 5.</b>		<b>Chapter 5.</b>	
5.3.1		5.3.1	
5.3.2.1		5.3.2.1	
5.3.2.2		5.3.2.2	
5.3.2.3		5.3.2.3	
5.4		5.4	
5.5	Non applicable	5.5	Not applicable
5.6.1.1		5.6.1.1	
5.6.1.2		5.6.1.2	
5.6.1.3		5.6.1.3	
5.6.1.4		5.6.1.4	

5.6.1.5		5.6.1.5	
5.6.2		5.6.2	
5.6.3		5.6.3	
5.7.1		5.7.1	
5.7.2	Non applicable	5.7.2	Not applicable
5.7.3		5.7.3	
5.7.4		5.7.4	
5.7.5		5.7.5	
5.7.6		5.7.6	
<b>Chapitre 6.</b>		<b>Chapter 6.</b>	
6.3		6.3	
6.4		6.4	
6.5.1	Non applicable	6.5.1	Not applicable
6.5.2		6.5.2	
6.5.3		6.5.3	
<b>Chapitre 8.</b>		<b>Chapter 8.</b>	
8.1.5		8.1.5	
8.1.6		8.1.6	
8.3		8.3	
8.4.1		8.4.1	
8.4.1.1		8.4.1.1	
8.4.1.2		8.4.1.2	
8.4.1.3		8.4.1.3	
8.4.2		8.4.2	
8.4.2.1		8.4.2.1	
8.4.2.2		8.4.2.2	
8.4.2.3		8.4.2.3	
8.5		8.5	
8.6.1.1		8.6.1.1	
8.6.1.2		8.6.1.2	
8.6.1.3		8.6.1.3	
8.6.1.4	Non applicable	8.6.1.4	Not applicable
8.6.1.5		8.6.1.5	
8.6.1.6		8.6.1.6	
8.6.2		8.6.2	
8.6.3.1		8.6.3.1	
8.6.3.2		8.6.3.2	
8.6.4		8.6.4	
8.7.1		8.7.1	
8.7.2		8.7.2	
8.7.3		8.7.3	
8.7.4		8.7.4	
8.7.5		8.7.5	
8.7.6		8.7.6	
8.7.7		8.7.7	
8.7.8		8.7.8	
8.7.9		8.7.9	

8.7.10		8.7.10	
8.7.11	Non applicable	8.7.11	Not applicable
<b>Chapitre 10.</b>		<b>Chapter 10.</b>	
10.3.1		10.3.1	
10.3.2		10.3.2	
10.4		10.4	
10.5.1.1		10.5.1.1	
10.5.1.2		10.5.1.2	
10.5.1.3		10.5.1.3	
10.5.1.4	Non applicable	10.5.1.4	Not applicable
10.5.1.5		10.5.1.5	
10.5.2		10.5.2	
10.6.1		10.6.1	
10.6.2		10.6.2	
10.6.3		10.6.3	
10.6.4		10.6.4	
<b>Chapitre 11.</b>		<b>Chapter 11.</b>	
11.1.5		11.1.5	
11.1.6		11.1.6	
11.3		11.3	
11.4.1		11.4.1	
11.4.2		11.4.2	
11.5.1.1		11.5.1.1	
11.5.1.2		11.5.1.2	
11.5.1.3		11.5.1.3	
11.5.1.4		11.5.1.4	
11.5.1.5		11.5.1.5	
11.5.2.1	Non applicable	11.5.2.1	Not applicable
11.5.2.2		11.5.2.2	
11.6.1		11.6.1	
11.6.2		11.6.2	
11.6.3		11.6.3	
11.6.4		11.6.4	
11.6.5		11.6.5	
11.6.6		11.6.6	
11.6.7		11.6.7	
11.6.8		11.6.8	
11.6.9		11.6.9	
<b>Chapitre 12.</b>		<b>Chapter 12.</b>	
12.1.2	Non applicable	12.1.2	Not applicable
<b>Chapitre 13.</b>		<b>Chapter 13.</b>	
13.1.2		13.1.2	
13.3		13.3	
13.4.1	Non applicable	13.4.1	Not applicable
13.4.1.1		13.4.1.1	

13.4.1.2		13.4.1.2	
13.4.1.3		13.4.1.3	
13.5		13.5	
13.6.1.1		13.6.1.1	
13.6.1.2		13.6.1.2	
13.6.1.3		13.6.1.3	
13.6.1.4		13.6.1.4	
13.6.1.5		13.6.1.5	
13.6.1.6		13.6.1.6	
13.6.2		13.6.2	
13.6.3.1		13.6.3.1	
13.6.3.2		13.6.3.2	
13.6.4	Non applicable	13.6.4	Not applicable
13.7.1		13.7.1	
13.7.2		13.7.2	
13.7.3		13.7.3	
13.7.4		13.7.4	
13.7.5		13.7.5	
13.7.6		13.7.6	
13.7.7		13.7.7	
13.7.8		13.7.8	
13.7.9		13.7.9	
13.7.10		13.7.10	
13.7.11		13.7.11	
<b>Chapitre 14.</b>		<b>Chapter 14.</b>	
14.3.1		14.3.1	
14.3.2		14.3.2	
14.4.1		14.4.1	
14.4.1.1		14.4.1.1	
14.4.1.2		14.4.1.2	
14.4.1.3	Non applicable	14.4.1.3	Not applicable
14.4.1.4		14.4.1.4	
14.4.1.5		14.4.1.5	
14.5		14.5	
14.6		14.6	
14.7		14.7	
<b>Partie IV</b>		<b>Part IV</b>	
Non applicable		Not applicable	
<b>Volume II – Emissions des moteurs d’aviation - 4<sup>ème</sup> édition, Juillet 2017</b>		<b>Volume II – Aircraft Engine Emissions - 4<sup>th</sup> edition, July 2017</b>	
<b>Partie II</b>		<b>Part II</b>	
<b>Chapitre 1.</b>		<b>Chapter 1.</b>	
1.2	Non applicable	1.2	Not applicable

**Partie III**

**Chapitre 1.**

1.1  
1.2 Non applicable  
1.3

**Chapitre 2.**

2.1.1.3  
2.1.2  
2.1.3.1  
2.1.4.1  
2.1.4.2  
2.1.4.3  
2.1.4.4  
2.1.5.1  
2.1.5.2  
2.1.5.3 Non applicable  
2.2.1  
2.2.2  
2.3.1  
2.3.2  
2.4  
2.4.1  
2.4.2  
2.4.3.1  
2.4.3.2

**Chapitre 3.**

3.1.2  
3.1.3.1  
3.1.3.2  
3.1.4  
3.1.5.1  
3.1.5.2  
3.1.5.3  
3.1.5.4  
3.1.6.1 Non applicable  
3.1.6.2  
3.1.6.3  
3.1.6.4  
3.2.1  
3.3.1  
3.4.1  
3.4.2  
3.4.3.1  
3.4.3.2

**Part III**

**Chapter 1.**

1.1  
1.2 Not applicable  
1.3

**Chapter 2.**

2.1.1.3  
2.1.2  
2.1.3.1  
2.1.4.1  
2.1.4.2  
2.1.4.3  
2.1.4.4  
2.1.5.1  
2.1.5.2  
2.1.5.3 Not applicable  
2.2.1  
2.2.2  
2.3.1  
2.3.2  
2.4  
2.4.1  
2.4.2  
2.4.3.1  
2.4.3.2

**Chapter 3.**

3.1.2  
3.1.3.1  
3.1.3.2  
3.1.4  
3.1.5.1  
3.1.5.2  
3.1.5.3  
3.1.5.4  
3.1.6.1 Not applicable  
3.1.6.2  
3.1.6.3  
3.1.6.4  
3.2.1  
3.3.1  
3.4.1  
3.4.2  
3.4.3.1  
3.4.3.2



**Chapitre 4.**

4.1.1

4.1.2

4.1.3

4.1.4.1

4.1.4.2

4.1.4.3

4.1.5.1

4.1.5.2

4.1.5.3

4.1.5.4

4.2.1

4.2.2

4.2.3

4.3.1

4.3.2

**Partie IV**

**Volume III – Emissions de CO2 des avions - 1<sup>ère</sup> édition,**  
Juillet 2017

**Partie II**

**Chapitre 1.**

1.1

1.2

1.4

1.5

1.6

1.7

1.8

1.9

1.10

**Chapitre 2.**

2.1.3

2.2

2.3.1

2.3.2

2.4.1

2.4.2

2.5.1

2.5.2

2.6.1

2.6.2

2.6.3

Non applicable

Non applicable

Non applicable

**Chapter 4.**

4.1.1

4.1.2

4.1.3

4.1.4.1

4.1.4.2

4.1.4.3

4.1.5.1

4.1.5.2

4.1.5.3

4.1.5.4

4.2.1

4.2.2

4.2.3

4.3.1

4.3.2

**Partie IV**

**Volume III – Aeroplane CO2 Emissions – 1<sup>st</sup> edition,** July  
2017

**Part II**

**Chapter 1.**

1.1

1.2

1.4

1.5

1.6

1.7

1.8

1.9

1.10

**Chapter 2.**

2.1.3

2.2

2.3.1

2.3.2

2.4.1

2.4.2

2.5.1

2.5.2

2.6.1

2.6.2

2.6.3

Not applicable

Not applicable

Not applicable

**Volume IV - Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) - 1<sup>ère</sup> édition, Octobre 2018**

NIL

**ANNEXE 17 – Sûreté – 10<sup>ème</sup> édition, Avril 2017**

NIL

**ANNEXE 18 – Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses – 4<sup>ème</sup> édition, Juillet 2011**

NIL

**ANNEXE 19 – Gestion de la sécurité – 2<sup>ème</sup> édition, Juillet 2016**

NIL

**DOC 4444 – Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM) 16<sup>ème</sup> édition - 2016**

**Chapitre 1.**

Accord ADS-C et contrat ADS  
Approches parallèles indépendantes  
Approches parallèles interdépendantes  
Départs parallèles indépendants  
Ensemble de message CPDLC Non applicable  
Fonction d'initialisation de la liaison de données (DLIC)  
Mouvements parallèles sur pistes spécialisées  
Radar d'approche de précision (PAR)

**Chapitre 4.**

4.5.7.2.1 CPDLC non applicable  
4.11.4 Transmission des comptes rendus ADS-C non applicable.  
4.11.5 Teneur des comptes rendus ADS-C non applicable.  
4.12.1 Généralités sur les communications des renseignements en utilisant l'ADS-C non applicable.  
Teneur des comptes rendus en vol réguliers en utilisant l'ADS-C non applicable.  
4.12.4.1 Communication des renseignements météorologiques en utilisant l'ADS-C non applicable.  
4.12.4.2 Transmission des renseignements météorologiques reçus par ADS-C non applicable.

**Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) - 1<sup>st</sup> edition, October 2018**

NIL

**ANNEX 17 – Security – 10<sup>th</sup> edition, April 2017**

NIL

**ANNEX 18 – The safe Transport of Dangerous Goods by Air - 4<sup>th</sup> edition, July 2011**

NIL

**ANNEX 19 – Safety Management - 2<sup>nd</sup> edition, July 2016**

NIL

**DOC 4444 Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM) 16<sup>th</sup> edition – 2016**

**Chapter 1.**

ADS-C agreement and ADS contract  
Independent parallel approaches  
Dependent parallel approaches  
Independent parallel departures  
CPDLC message set Not applicable  
Data link initiation capability (DLIC)  
Segregated parallel operations  
Precision Approach Radar (PAR)

**Chapter 4.**

4.5.7.2.1 CPDLC not applicable  
4.11.4 Transmission of ADS-C reports not applicable.  
4.11.5 Report content ADS-C not applicable.  
4.12.1 General disclosure of information communication using ADS-C not applicable.  
Content of regular flight reports using ADS-C not applicable.  
4.12.4.1 Communication of meteorological information using ADS-C not applicable.  
4.12.4.2 Transmission of weather information received by ADS-C not applicable.

4.15 Procédure d'initialisation des communications par liaison de données non applicable.

**Chapitre 5.**

5.2.1.1 Les classes d'espaces aériens A, B, C, D, E, F et G sont admises par la Tunisie mais seules les classes d'espace aérien A, D, F et G sont mises en œuvre.

L'alinéa e) la séparation verticale ou horizontale est assurée entre les vols VFR spéciaux.

5.3.3.2 Emploi de la technique de croisière ascendante non applicable.

5.4.2.1.6 Les comptes rendus par CPDLC ou les comptes rendus ADS-C ne sont pas applicables en Tunisie.

5.4.2.6.2.2 CPDLC non applicable

5.4.2.7 Les minimums de séparation longitudinale en fonction de la distance utilisant la procédure « dans le sillage » (ITP) ADS-B n'est pas applicable en Tunisie.

5.4.2.8 Les minimums de séparation longitudinale basés sur la distance utilisant la procédure de montée et de descente (CDP) ADS-C n'est pas applicable en Tunisie.

5.4.2.9 Les minimums de séparation longitudinale fondés sur la performance n'est pas applicable en Tunisie.

5.8.3.1 b) et

d) Les pistes parallèles n'existent pas en Tunisie.

5.8.3.2 b)

5.8.5 b)

**Chapitre 6.**

6.7 Les mouvements sur pistes parallèles ou quasi parallèles ne sont pas applicables en Tunisie.

**Chapitre 7.**

7.1.1.4 Les opérations sur pistes parallèles ou quasi parallèles ne sont pas applicables en Tunisie.

7.13.2 Les procédures de contrôle de la circulation de surface de l'aérodrome pendant l'exécution d'approches de catégories I/II ne sont pas applicables en Tunisie.

4.15 Data link communication initiation procedures not applicable.

**Chapter 5.**

5.2.1.1 Airspace classes A, B, C, D, E, F and G are admitted by Tunisia but only airspace classes A, D, F and G are implemented.

Paragraph e) vertical or horizontal separation is provided between special VFR flights.

5.3.3.2 The use of cruise climb techniques is not applicable.

5.4.2.1.6 CPDLC or ADS-C reports are not applicable in Tunisia.

5.4.2.6.2.2 CPDLC not applicable

5.4.2.7 Longitudinal separation minima based on distance using ADS-B In-Trail Procedure (ITP) is not applicable in Tunisia.

5.4.2.8 Longitudinal separation minima based on distance using ADS-C Climb and Descend Procedure (CDP) is not applicable in Tunisia.

5.4.2.9 Performance-based longitudinal separation minima are not applicable in Tunisia.

5.8.3.1 b) and

d) Parallel runways do not exist in Tunisia.

5.8.3.2 b)

5.8.5 b)

**Chapter 6.**

6.7 Operations on parallel or near-parallel runways are not applicable in Tunisia.

**Chapter 7.**

7.1.1.4 Operations on parallel or near-parallel runways are not applicable in Tunisia.

7.13.2 Procedures for control of aerodrome traffic when category I/II approaches are in use are not applicable in Tunisia.

### Chapitre 8.

Le système MLAT n'est pas utilisé en Tunisie (seuls les systèmes radar et ADS-B sont utilisés en Tunisie).

Le Radar d'approche de précision (PAR) n'est pas applicable en Tunisie.

8.7.3.4.1 b) Les pistes parallèles n'existent pas en Tunisie.

8.10.2 L'emploi du système de surveillance ATS pour le contrôle de la circulation de surface n'est pas applicable en Tunisie.

### Chapitre 11.

11.4.2.5 Les messages AIDC ne sont pas applicables en Tunisie.

### Chapitre 13.

Les services de surveillance dépendante automatique en mode contrat ADS-C ne sont pas applicables en Tunisie.

### Chapitre 14.

Les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) ne sont pas applicables en Tunisie.

### Chapitre 15.

15.2 Les procédures spéciales en cas d'événement imprévu en vol en espace aérien océanique ne sont pas applicables en Tunisie vu son emplacement géographique.

### Appendice 2

2.2 Case 8 En Tunisie, le type de vol : Outre les exploitants d'aéronefs militaires, tous les autres exploitants d'aéronefs d'Etat doivent inscrire la lettre M dans la case 8 du formulaire du plan de vol OACI.

### Appendice 5

L'ensemble des messages pour les Communications Contrôleur-Pilote par Liaison de Données (CPDLC) n'est pas applicable en Tunisie.

### Appendice 6

Les messages de communications des données entre installations ATS (AIDC) ne sont pas applicables en Tunisie.

### Chapter 8.

MLAT system is not used in Tunisia (only radar and ADS-B systems are used in Tunisia).

Precision Approach Radar (PAR) is not applicable in Tunisia.

8.7.3.4.1 b) Parallel runways do not exist in Tunisia.

8.10.2 The use of ATS surveillance systems for surface movement control is not applicable in Tunisia.

### Chapter 11.

11.4.2.5 AIDC messages are not applicable in Tunisia.

### Chapter 13.

Automatic Dependent Surveillance services in ADS-C contract mode are not applicable in Tunisia.

### Chapter 14.

Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC) are not applicable in Tunisia.

### Chapter 15.

15.2 Special procedures for in-flight contingencies in oceanic airspace are not applicable in Tunisia due to its geographical location.

### Appendix 2

2.2 Item 8 In Tunisia, type of flight: In addition to military aircraft operators, all other State aircraft operators must enter the letter M in item 8 of the ICAO flight plan form.

### Appendix 5

The message set for Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC) is not applicable in Tunisia.

### Appendix 6

ATS Interfacility Data Communications (AIDC) messages are not applicable in Tunisia.

**DOC 8168 – Exploitation technique des aéronefs  
Volume II Construction des procédures de vol à vue et de  
vol aux instruments 6<sup>ème</sup> édition, 2014**

Pour l'approche avec manœuvre à vue, la marge minimale de franchissement d'obstacles (MOC), les OCH minimales ainsi que les valeurs minimales de visibilité doivent être conformes au tableau suivant :

Catégorie d'aéronefs/ <i>Aircraft category</i>	Marge minimale de franchissement des obstacles/ Minimum Obstacle clearance (MOC)	OCH la plus basse au dessus de l'altitude de l'aérodrome/ Lower limit for OCH above aerodrome elevation	Visibilité minimale/ Minimum visibility
	m (ft)	m (ft)	Km (NM)
A	90 (295)	120 (400)	1,5 (0,810)
B	90 (295)	150 (500)	1,6 (0,860)
C	120 (394)	180 (600)	2,4 (1,300)
D	120 (394)	210 (700)	3,6 (1,940)

Pour des raisons opérationnelles, l'altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA) relative à un segment d'approche initiale (de type : virage de base, virage conventionnel, hippodrome,...) sera publiée sur la vue en profil de la carte IAC, si ce dernier est suivi d'un segment d'approche intermédiaire ne possédant pas un repère d'approche intermédiaire (IF).

Lorsque la conception d'un segment d'approche initiale nécessite l'utilisation de différents temps et orientations d'éloignement, pour différentes catégories d'a/c (A et B, C et D), une seule carte IAC peut être publiée dans ce cas au lieu de deux cartes.

Pour des besoins opérationnels, les rayons d'arc DME minimaux et maximaux (10 et 15 NM) relatifs à des sous-secteurs définis pour des altitudes minimales de secteur (MSA), peuvent être modifiés selon les besoins.

**DOC 8400 – Abréviations et codes de l'OACI 9<sup>ème</sup> édition, 2016**

NIL

**DOC 9981 – Aérodrômes 2<sup>ème</sup> édition, 2016**

NIL

**DOC 10066 – Gestion de l'information aéronautique 1<sup>ère</sup> édition, 2018**

NIL

**DOC 8168 – Aircraft Operations  
Volume II Construction of Visual and Instrument Flight  
Procedures 6<sup>th</sup> edition, 2014**

For visual maneuvering (circling), the Minimum Obstacle Clearance (MOC), the minimum OCH and the minimum visibility values shall be in accordance with the following table:

For operational reasons, the Minimum Obstacle Clearance Altitude (MOCA) related to an initial approach segment (of type: base turn, procedure turn, racetrack...) will be published on the profile view of an IAC, if this segment is followed by an intermediate approach segment that does not have an intermediate approach fix (IF).

When the design of an initial approach segment requires the use of different times and outbound orientations, for different categories of a/c (A and B, C and D), only one instrument Approach Chart (IAC) will be published instead of two charts.

For operational reasons, the minimum and maximum DME arc radius (10 and 15 NM) for sub-sectors defined for Minimum Sector Altitude (MSA) may be modified when needed.

**DOC 8400 – ICAO Abbreviations and Codes 9<sup>th</sup> edition, 2016**

NIL

**DOC 9981 – Aerodromes 2<sup>nd</sup> edition, 2016**

NIL

**DOC 10066 – Aeronautical Information Management 1<sup>st</sup> edition, 2018**

NIL

***INTENTIONALLY LEFT BLANK***