

ENR 1. REGLES ET PROCEDURES GENERALES / GENERAL RULES AND PROCEDURES**ENR 1.1 REGLES GENERALES / GENERAL RULES****ENR 1.1.1 Généralités**

Les règles et procédures de la circulation aérienne applicables sur le territoire de la Tunisie sont conformes aux dispositions des Annexes 2 et 11 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et aux parties relatives aux aéronefs des PANS-ATM (DOC4444), ainsi qu'aux SUPPs de la région EUR (Doc 7030), sous réserve des différences énumérées en GEN 1.7.

ENR 1.1.2 Activités aériennes touristiques et publicitaires en vue d'effectuer des travaux aériens de photographie ou de cinématographie**2.1 Généralités**

La photographie ou la cinématographie aérienne et les prises de vue pendant les vols publicitaires et les manifestations touristiques et autres manifestations aériennes sont des activités touchant la sécurité nationale, et l'exercice de ces activités nécessite l'obtention d'une autorisation préalable.

Il est interdit à toute personne de s'adonner à l'une des activités sus-mentionnées à partir d'un aéronef, d'un ULM, d'une montgolfière ou autre moyen survolant le territoire de la République Tunisienne s'il n'a pas obtenu préalablement une autorisation délivrée par les autorités compétentes prévues dans ENR 1.1.2 § (2.3) selon le caractère de l'activité.

2.2 Demande d'autorisation

Le dossier de la demande comporte les documents suivants :

- Un imprimé de permis de prises de vues aériennes conforme à l'activité demandée,
- Le moyen de transport aérien,
- L'identité de l'équipage de l'aéronef et des opérateurs (une copie de la carte d'identité nationale ou du passeport),
- La période et le programme de la mission,
- Les spécifications techniques du matériel utilisé (des appareils photographiques, etc...),
- la limitation sur un plan, de la portion du territoire qui serait photographiée au-dessus de laquelle se déroulerait l'activité.

Tout changement survenu dans ces données annule le permis et nécessite la présentation d'une nouvelle demande.

ENR 1.1.1 General

The air traffic rules and procedures applicable in the Tunisian territory conform to the provisions of Annexes 2 and 11 to the Convention on International Civil Aviation and to those portions of the PANS-ATM (DOC 4444) applicable to aircraft and SUPPs of EUR region (Doc 7030), except for the differences listed in GEN 1.7.

ENR 1.1.2 Aerial tourist and advertising activities aiming at performing aerial photographic or cinema tasks**2.1 General**

Aerial photography or cinematography and shot taking during advertising flights, tourist demonstrations and other aerial exhibitions, are considered to be activities affecting the national safety, the performance of which is submitted to a prior permission.

It is forbidden to any person to devote himself to the above-mentioned activities using an aircraft, a ULM, a hot air balloon or any other means overflying the territory of the Tunisian Republic without obtaining a prior permission issued by the concerned authorities named in ENR 1.1.2 § (2.3) depending on the activity's character.

2.2 Application for permission

The application file consists of the following documents :

- A permission form of the aerial shot taking according to the required activity,
- The means of air transport,
- The identity of the aircraft crew members and cameramen (copy of the national identity card or the passport),
- The mission's duration and program,
- The technical specifications of the equipment to be used (camera, etc...),
- The borderlining on a map of the territory portion to be photographed and over which the activity will take place.

Any change affecting these data will cancel the permission and a new application is required.

Toute demande relative à l'obtention de l'autorisation en vue de s'adonner à une activité aérienne prévue par les dispositions précédentes doit comporter, notamment les indications mentionnées en ENR 1.1.5.

2.3 Autorisation et Recommandation

Le permis n'est accordé qu'aux établissements effectuant un travail de photographie ou de cinématographie aériennes dans un but commercial, industriel, touristique, scientifique (étude et/ou recherche), publicitaire ou personnel.

Les passagers et les membres de l'équipage doivent placer leurs appareils photographiques et cinématographiques sous la responsabilité du commandant de bord au cas où ils ne sont pas munis de permis accordant leur utilisation.

Quiconque veut prendre les photographies aériennes dans un but commercial, scientifique ou personnel ou survoler le territoire de la République Tunisienne pour la prise des vues publicitaires doit présenter avant un mois de la date du commencement des travaux conformément aux dispositions du § (2.2) ci-dessus, un dossier en quatre exemplaires au Ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire pour l'obtention du permis nécessaire après accord des Ministres de l'Intérieur et du développement local, de la Défense nationale et du transport.

Le Ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire doit fournir des copies de l'autorisation aux Ministères donnant leur approbation.

Quiconque veut survoler le territoire de la République tunisienne dans un but de prendre des vues touristiques doit présenter avant un mois de la date du commencement des travaux conformément aux dispositions ci-dessus mentionnées dans le § (2.2), un dossier en cinq exemplaires au Ministère du Tourisme qui lui fournira le permis nécessaire après avis favorable des Ministres de l'Intérieur et du développement local, de la Défense nationale, de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire et du transport.

Le Ministère du Tourisme doit fournir des copies de l'autorisation aux Ministères donnant leur approbation.

Le permis n'autorise son titulaire à prendre des vues aériennes que sur les portions du territoire qui y sont expressément mentionnées.

2.4 Validité de l'autorisation

La validité du permis est d'un mois.

Le permis est renouvelable sur demande et peut être retiré à tout moment.

L'opération du renouvellement est faite sur simple demande à l'autorité qui a fourni le premier permis.

Any application for permission to carry out an aerial activity as set forth in the above provisions, shall particularly enclose the information mentioned in ENR 1.1.5.

2.3 Permission and recommendation

The permission is granted only to establishments carrying out aerial photography or cinematography works for commercial, industrial, tourist, scientific (survey and/or research), advertising or personal purposes.

Passengers and crew members not provided with a permission, shall leave their camera under the responsibility of the Pilot-in-command.

Anyone aiming at taking aerial shots for a commercial, scientific or personal purpose, or at overflying the territory of the Tunisian Republic in the target of taking advertising shots should submit, one month before the starting date of the work and in compliance with the provisions of § (2.2) here-above, an application in four duplicates to the "Ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire" in order to obtain the required permission, subject to approval of the "Ministres de l'Intérieur et du développement local, de la Défense nationale et du transport".

The "Ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire" has to provide the approving Ministries with copies of the permission.

Anyone aiming at flying over the territory of the Tunisian Republic with the target of taking tourist views must submit, one month prior to the starting date of the work and in compliance with the provisions mentioned in § (2.2) here-above, an application in five duplicates to the "Ministère du Tourisme" which will provide him with the required permission, after approval of the Ministers of the "Intérieur et du développement local, de la Défense nationale, de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire et du transport".

The "Ministère du Tourisme" has to provide the approving Ministries with copies of the permission.

The permission shall enable its holder to take aerial shots only within the territory portions expressly indicated thereon.

2.4 Permission's validity

The permit is valid for one month.

The permit is renewable on request and may be withdrawn at any time.

The renewal process is carried out upon a simple request to the authority having issued the initial permit.

2.5 Supervision de l'activité

Le Ministère de la Défense nationale supervise l'activité de l'aéronef pendant l'opération de vol ou de prise de vue et le programme de vol quotidien n'est admis que s'il a été visé par le représentant du Ministère de la Défense nationale.

2.6 Responsabilité

Le permis est établi au nom de l'entreprise ou au nom de son représentant légal et porte le nom de l'opérateur chargé des opérations de photo.

L'entreprise est responsable des agissements de l'opérateur en ce qui concerne la divulgation des photographies aériennes de nature à nuire à la Défense nationale, et en cas d'infraction, elle peut être privée définitivement du permis sans préjudice des sanctions prévues par la loi.

Il est strictement interdit de procéder à des opérations de photo à l'occasion d'un vol de montgolfière ou ULM monoplaces.

Les opérations de développement et de tirage des photographies aériennes doivent se dérouler dans la République tunisienne sous le contrôle du Ministère de la Défense nationale qui procède aussi au contrôle de toutes les photographies prises à partir de la République Tunisienne.

Les frais des opérations de développement et de tirage des photographies à l'étranger, s'il est nécessaire, sont à la charge du titulaire du permis.

Un ou plusieurs représentants des Ministères de la Défense nationale, de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire seront présents à ces opérations.

Tout titulaire de permis, selon les conditions prévues au § (2.3) ci-dessus, doit présenter à l'Office de la Topographie et de la Cartographie, une copie de chaque photographie ou document pris, relatif à l'élaboration de cartes.

Toute personne survolant le territoire tunisien sans avoir obtenu un permis spécial de prise de vue ou autre activité aérienne est obligé de remettre aux agents chargés de la sécurité aérienne, les appareils photographiques et les films qu'il a utilisés en l'air.

Ces films seront développés par les services compétents du Ministère de l'Intérieur et du développement local.

Les frais des opérations de développement et de tirage des photographies, à l'étranger, s'il est nécessaire, sont à la charge du titulaire du permis.

Un ou plusieurs représentants des Ministères de l'Intérieur et du développement local et de la Défense nationale seront présents à ces opérations.

2.5 Supervision of the activity

The "Ministère de la Défense nationale" supervises the activity of the aircraft during the flight operation or the shot taking. The daily flying program is accepted only after visa of the "Ministère de la Défense nationale" representative.

2.6 Responsibility

The permit is issued to the enterprise or its legal representative and indicates the name of the operator in charge of shots' taking.

The enterprise is responsible for the operator's behaviour concerning the divulgence of aerial photographs harmful to the National Defence. In case of violation, the enterprise may definitively be deprived of the permit, without prejudice to penalties legally allowed.

It is strictly forbidden to proceed on shot taking operations for a single-seater hot air balloon or ULM flight.

The developing and printing operations of aerial photographs shall take place in the Tunisian Republic under the control of the "Ministère de la Défense nationale" which proceeds also to the control of all the photographs taken from the Tunisian Republic.

The photographs developing and printing fees abroad, if necessary, are at the expenses of the permit holder.

One or more representative of the "Ministères de la Défense nationale, de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire" will be present during these operations.

According to the provisions of § (2.3) hereabove, any permit holder shall communicate to the Office of Topography and Cartography a copy of every photograph or document related to maps elaborating.

Any person overflying the Tunisian territory without having obtained a special permit of shot taking or any other aerial activity is bound to hand over the photographic apparatuses and films used in air to the personnel in charge of air safety.

These films will be developed by the concerned services of the "Ministère de l'Intérieur et du développement local".

Fees of developing and printing operations made abroad, if necessary, are at the permit holder's expenses.

One or more representatives of the "Ministères de l'Intérieur et du développement local et de la Défense nationale" will be present during these operations.

La sortie des documents des photographies aériennes du territoire tunisien est interdite si elle n'a pas été autorisée par le Ministère de la Défense Nationale.

Tout contrevenant aux dispositions ci-dessus mentionnées est poursuivi judiciairement conformément à la législation en vigueur.

Departure of aerial photographs documents from Tunisian territory is forbidden if not cleared by the "Ministère de la Défense Nationale".

Any offender of the provisions mentioned here-above, shall be judicially pursued according to the regulations in force.

DEMANDE POUR L'OBTENTION D'UN PERMIS EN VUE DE MENER UNE ACTIVITE AERIENNE /

APPLICATION FOR PERMISSION AIMING AT PERFORMING AN AERIAL ACTIVITY

NOM DE L'ETABLISSEMENT / NAME OF ESTABLISHMENT :		
NOM DE SON REPRESENTANT (nom du père et grand-père) / NAME OF ITS REPRESENTATIVE (father's and grand father's name):		
BUT DE L'OPERATION PHOTOGRAPHIQUE / AIM OF THE PHOTOGRAPHIC OPERATION		
ZONES A PHOTOGRAPHIER / SITES TO PHOTOGRAPH (1)		Date de l'opération / Date of operation
APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE / PHOTOGRAPHIC APPARATUS (2)		Type de film / Type of film
TYPE DE L'AERONEF / TYPE OF AIRCRAFT (3)		Matricule / Registration
MEMBRES D'EQUIPAGE, OPERATEURS ET PASSAGERS / CREW MEMBERS, CAMERAMEN AND PASSENGERS (4)		Numéro de la carte d'identité ou du passeport / Number of Identity card or passport
Nom et prénom (nom du père et grand-père), date et lieu de naissance / Name and surname (father's and grand father's name), date and place of birth	Nationalité / Nationality	

OBSERVATIONS :

- (1) Délimitation des zones à photographier sur un plan
- (2) Présentation des documents fixant les caractéristiques techniques des appareils photographiques.
Présentation des échelles des photos, pourcentage de couverture et la distance focale ainsi que la présentation d'un certificat de visite technique et de réglage de l'appareil photographique concernant les opérations de cartographie.
- (3) Présentation de copies des documents de l'aéronef,
- (4) Présentation de copies des cartes d'identité ou des passeports.

REMARKS :

- (1) Delimitation of sites to be photographed on a plan
- (2) Presentation of documents indicating the technical characteristics of photographic apparatuses.
Presentation of photographs scale, cover percentage and the focal length as well as the presentation of a technical survey and adjustment certificate of the photographic apparatus concerning the cartography operations.
- (3) Presentation of photocopies of aircraft documents.
- (4) Presentation of photocopies of identity cards or passports.

ENR 1.1.3 Ascensions de ballons libres

Les ascensions de ballons libres ne peuvent avoir lieu que de jour et en maintenant pendant toute la durée du vol l'aérostat en VMC.

3.1 La notification de l'ascension doit parvenir au moins trois jours ouvrables avant la date prévue de l'ascension à l'organisme du contrôle de la circulation aérienne intéressé. Cette notification doit comprendre les renseignements suivants :

- Caractéristiques de l'Aérostat.
- Nom et adresse du pilote.
- Endroit exact de l'ascension,
- Date et heure prévues de l'ascension.

Une heure avant l'ascension, le pilote ou son représentant doit communiquer au Centre de Contrôle Régional de Tunis les renseignements suivants :

- Identification de l'Aérostat.
- Endroit exact de l'ascension.
- Heure prévue de l'ascension.
- Durée prévue du vol,
- Direction prévue du vol,
- Altitude du vol,
- Endroit où l'aéronaute peut être touché par télégramme ou par téléphone.

3.2 Les instructions données par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne concernant les évolutions de ballons dans les espaces contrôlés doivent être strictement observées par le pilote.

ENR 1.1.4 Ascensions de ballons captifs

Les ascensions de ballons captifs aux fins publicitaires ou autres, à l'exception des ballons utilisés pour des fins météorologiques ou sauf autorisation spéciale du Secrétaire d'Etat à l'Industrie et aux Transports, ne peuvent avoir lieu que de jour en maintenant pendant toute la durée de l'ascension l'Aérostat en V.M.C.

4.1 La notification de l'ascension doit parvenir aux organismes de Contrôle de la Circulation Aérienne appropriés. Cette notification doit comprendre les renseignements suivants :

- Caractéristiques de l'aérostat;
- Nom et adresse de la personne responsable de l'ascension;
- Endroit exact de l'ascension;
- Hauteur de l'ascension;
- Date et heure de l'ascension et de la descente;
- GAZ utilisé pour le gonflage.

4.2 Une heure avant l'ascension, le responsable de l'opération doit communiquer au Centre de Contrôle Régional de Tunis les renseignements suivants :

ENR 1.1.3 Free balloons' ascensions

The ascensions of free balloons can take place only by daylight and maintaining the aerostat in VMC during the whole flight.

3.1 The ascension notice should be forwarded to the appropriate ATS authority, no later than three working days before the estimated date of ascension. This notice should contain the following informations :

- Characteristics of Aerostat;
- Name and address of the pilot;
- Precise site of ascension;
- Estimated date and time of ascension;

One hour prior to the ascension, the pilot or his/her representative should forward the following information to Tunis ACC :

- Identification of the aerostat;
- Precise site of ascension;
- Estimated time of ascension;
- Estimated duration of ascension;
- Estimated direction of flight;
- Flight altitude;
- Place to contact the person responsible for the ascension by phone or telegram.

3.2 The pilot should strictly comply with the Instructions issued by ATC related to balloon evolutions within controlled airspace.

ENR 1.1.4 Captive balloons' ascensions

Captive balloons ascensions for advertising or other purposes, except balloons used for meteorological purposes or subject to special authorisation from the " Secrétaire d'Etat à l'Industrie et aux Transports ", can take place only by daylight and maintaining the Aerostat in VMC during the whole flight.

4.1 The ascension notice should be forwarded to the appropriate air traffic control units. This notice should contain the following data :

- Characteristics of aerostat;
- Name and address of the person responsible for the ascension ;
- Precise site of the ascension;
- Ascension height;
- Date and time of ascension and descent ;
- Gas used for pressure.

4.2 One hour before the ascension, the responsible for the operation should forward the following data to Tunis ACC :

- Caractéristiques de l' aérostat;
- Endroit exact de l'ascension;
- Heure de l'ascension;
- Hauteur de l'ascension;
- Durée de l'ascension;
- Endroit où la personne responsable de l'ascension peut être touchée par téléphone ou par télégramme.

- 4.3 Tout incident survenu pendant la durée de l'ascension (bris de câble , de treuil, etc...) ayant des conséquences de nature à présenter un danger pour la navigation aérienne doit être immédiatement communiqué à l'ACC Tunis.
- 4.4 Le câble de retenue de l'Aérostat doit porter tout les 100 m à partir de la partie inférieure du ballon, des manches à air marquées de bandes alternativement blanches et rouges.
- 4.5 Par exception aux règles du § 4.4, les ballons captifs et les cerfs-volants qui, par suite de leur force ascensionnelle insuffisante ne pourraient porter les marques prescrites, ne seront utilisés que dans des zones signalées par avis aux navigateurs aériens comme dangereuses à la circulation aérienne.
- 4.6 Dans les zones de contrôle, la hauteur maximum des ascensions est de 100 m.

ENR 1.1.5 Règles applicable aux aérodynes ultra-légers motorisés (ULM)

5.1 Utilisation des ULM

- a) L'évolution des aérodynes ultra-légers motorisés dans l'espace aérien contrôlé est interdite, toutefois l'évolution à l'intérieur d'une zone de contrôle d'aérodrome ou d'une zone réglementée peut être accordée dans les conditions fixées par les services intéressés de l'Aviation Civile.
- b) L'utilisation des aérodynes ultra-légers motorisés est interdite :
- au-dessus des agglomérations et des zones interdites ou dangereuses;
 - au-dessus des surfaces terrestres à une hauteur supérieure à 300m (1000 ft) ;
 - dans des conditions autres que celles du régime de vol à vue;
 - au-dessus de la mer;
 - dans des conditions météorologiques ne garantissant pas leur sécurité;
 - de nuit.

Note : Les dispositions pertinentes, objet de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 Décembre 1944, sont applicables aux aérodynes ultra-légers motorisés .

- Characteristics of aerostat;
- Precise site of ascension;
- Time of ascension;
- Height of ascension ;
- Elapsed time of ascension;
- Place to contact the person responsible for the ascension by phone or telegram.

- 4.3 Any incident occurring during the ascension (wreckage of cable, winch etc...) causing a danger to air navigation should be immediately reported to Tunis ACC.
- 4.4 The aerostat back-cable should bear every 100 m, starting from the bottom of the balloon, wind socks marked by strips alternatively white and red
- 4.5 As exception to the rules cited hereabove in article § 4.4), the captive balloons and kites, which could not bear the prescribed marks due to their insufficient ascensional strength, would be used only within areas notified by NOTAM as dangerous to air traffic.
- 4.6 Within the control zones, the maximum height of ascensions is 100m.

ENR 1.1.5 Rules applicable to ultra-light motorized aircraft (ULM)

5.1 ULM use

- a) Ultra-light motorized aircraft operations within controlled airspace are prohibited. However, operations within an aerodrome control zone or a restricted area can be granted in the conditions fixed by the appropriate Civil Aviation departments.
- b) Use of ultra-light motorized aircraft is prohibited :
- above settlements and prohibited or dangerous areas;
 - at heights over 300m (1000 ft) AGL ;
 - in conditions other than those of visual flight rules;
 - over the sea ;
 - in adverse weather conditions ;
 - by night.

Note : The pertinent provisions, object of annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, signed in Chicago on December 7, 1944, are applicable to ultra-light motorized aircraft .

5.2 Equipement radioélectrique

Les aéroplanes ultra-légers motorisés doivent être dotés d'un équipement radioélectrique permettant d'avoir le contact avec les organismes intéressés par le déroulement du vol.

5.3 Equipement de sécurité

Pour effectuer un vol d'ULM, le port du casque protecteur et de ceinture de sécurité est obligatoire.

5.4 Contact visuel avec le sol

Durant toute la partie du vol, le pilote d'ULM doit garder le contact visuel permanent avec le sol.

5.5 Documents de bord

Nul aéroplane ultra-léger motorisé n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a à son bord les documents suivants:

- Le laissez-passer,
- La licence du pilote en cours de validité;
- La police d'assurances couvrant sa responsabilité civile envers les tiers.

5.6 Incidents

Tout incident survenu pendant le vol et ayant des conséquences de nature à présenter un danger pour la navigation aérienne doit être immédiatement communiqué à l'organe le plus proche chargé d'assurer les services de la circulation aérienne et à la Direction Générale de l'Aviation Civile.

5.2 Radioelectric equipment

Ultra-light motorized aircraft must be fitted with radioelectric equipment permitting contact with the ATS unit concerned by the flight.

5.3 Safety equipment

To carry out an ULM flight, it is mandatory to use a crash helmet and the safety belt.

5.4 Visual contact with the ground

During all the flight, the ULM pilot must keep permanent visual contact with the ground .

5.5 On board documents

No ultra-light motorized aircraft is authorized to fly unless it has on board, the following documents :

- The laissez-passer,
- a valid pilot's licence ;
- a life insurance including third party 's coverage.

5.6 Incidents

Any incident which takes place during the flight and which may have adverse consequences on air navigation must be immediately reported to the closest ATS unit and " Direction Générale de l'Aviation Civile"

ENR 1.1.6 Nappes d'hydrocarbure flottant sur la mer

REFERENCE : Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée ratifié par la Tunisie le 25 Mai 1977.

En vertu des dispositions de l'article 12 du protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, les équipages d'aéronefs desservant la Région d'Information de Vol de Tunis qui sont en mesure d'observer des nappes d'hydrocarbures flottant sur la mer en informeront les organes de contrôle de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact radio.

Les renseignements à communiquer sont les suivants:

- Date et heure de l'observation,
- Position de la pollution,
- Caractéristiques de la ou des nappes (aspects, dimensions,direction).
- Présence ou non d'un navire en évolution dans le voisinage.

Ces renseignements seront transmis par les organismes de contrôle de la circulation aérienne aux autorités et organismes appropriés .

ENR 1.1.6 Oil slicks floating on the sea

REFERENCE : Protocol on the prevention of the Mediterranean sea pollution ratified by Tunisia on 25 May 1977.

Under the provisions of article 12 of the protocol on the prevention of the Mediterranean sea pollution from oil dumping operations carried out by ships and aircraft, aircrews operating within Tunis FIR who notice oil slicks floating on the sea, shall report them to the air traffic control units which they are in radio contact with.

The report shall contain the following information :

- Date and time of the observation,
- Pollution position,
- Characteristics of (the) slick(s) (aspects, dimensions, direction).
- Existence or not of a ship under sail in the vicinity.

This information will be passed on by the air traffic control units to the appropriate authorities and concerned units.

ENR 1.1.7 : Service du contrôle de la circulation aérienne**7.1 -**

- a) Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette autorisation est demandée en soumettant un plan de vol à un organisme de contrôle de la circulation aérienne.
- b) Une autorisation peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un plan de vol en vigueur, désignée par une limite d'autorisation ou par la mention de manœuvres déterminées, telles que la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.
- c) Si l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord d'un aéronef celui-ci peut demander une autorisation modifiée qui, dans la mesure du possible, lui sera accordée.
- d) Si un aéronef demande une autorisation comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité doit être fourni à l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne.
- e) Si, avant le départ, il est prévu que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification d'autorisation en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organismes appropriés du contrôle de la circulation aérienne doivent en être avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route, si elle est connue, et la nouvelle destination.
- f) Un aéronef utilisé sur un aéroport contrôlé ne doit pas être conduit sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et doit se conformer à toute indication donnée par cet organisme.

7.2 - Un aéronef en vol IFR doit se conformer au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf:

- a) si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ; ou
- b) en cas de force majeure nécessitant une action immédiate, en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne doit être informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence ;

Un aéronef en vol VFR doit se conformer au plan de vol en exécution ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en exécution déposé pour un vol contrôlé, sauf dans les cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe précité.

Sauf autorisation ou instruction contraire de l'organisme concerné du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible :

- sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route; ou
- sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

ENR 1.1.7 : Air traffic control service**7.1 -**

- a) An air traffic control clearance must be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.
- b) A clearance may cover only a part of a current flight plan, as indicated in a clearance limit or by reference to specific manoeuvres such as taxiing, landing or taking off.
- c) If an air traffic control clearance is not satisfactory to a pilot-in-command of an aircraft, the pilot-in-command may request and, if practicable, will be issued an amended clearance.
- d) Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority must be submitted to the appropriate air traffic control unit.
- e) If prior to departure it is anticipated that depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units must be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route where known and the revised destination.
- f) An aircraft operated on a controlled aerodrome must not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and must comply with any instructions given by that unit.

7.2 - An aircraft in IFR flight must adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless:

- a) a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit; or
- b) An emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit must be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

An aircraft in VFR flight must comply with the flight plan in execution or to the provisions of the applicable portion of the flight plan filed to a controlled flight, except in cases provided in a) and b) of the aforesaid paragraph.

Unless authorization or opposite instruction of the appropriate air traffic control unit, controlled flights must follow, in so far as practicable:

- when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

7.3 - Un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à celle située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.

7.4 - En cas d'écarts involontaires d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes doivent être prises :

- a) Ecart par rapport à la route : si l'aéronef s'écarte de sa route, le pilote commandant de bord rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.
- b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en sera avisé.
- c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne, l'heure prévue corrigée sera notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

7.5 - Les demandes de modifications au plan de vol comportent les renseignements ci-après :

- a) Changement de niveau de croisière: identification de l'aéronef, niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau; temps estimés révisés, s'il y a lieu, aux limites des régions d'information de vol suivantes.
- b) Changement de route:
 - Sans changement de destination: identification de l'aéronef, règles de vol; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; tous autres renseignements appropriés.
 - Avec changement de destination: identification de l'aéronef, règles de vol; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés, aérodrome(s) de décollage; tous autres renseignements appropriés.

Le changement de destination vers un aérodrome étranger d'un aéronef ayant décollé d'un aérodrome tunisien et dont la destination initiale prévue dans le plan de vol était un aérodrome tunisien est interdit.

7.6 - Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en exécution, le pilote commandant de bord d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

7.3 - An aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges must change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

7.4 - In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action must be taken:

- a) Deviation from track: if the aircraft is off track, the pilot in command adjust immediately the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit must be so informed.
- c) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

7.5 - Requests for flight plan changes must include information as indicated hereunder:

- a) Change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates when applicable at subsequent flight information region boundaries.
- b) Change of route:
 - Destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.
 - Destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

The change of destination towards a foreign aerodrome of an aircraft having taken off from a Tunisian aerodrome and whose original destination of which planned in the flight plan was a Tunisian aerodrome is forbidden.

7.6 - When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its flight plan in execution will not be practicable, the pilot in command of a VFR flight executed as controlled flight acts as follows:

- a) il doit demander une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise; ou
- b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu à l'alinéa précédent, il doit poursuivre le vol en VMC et aviser l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche; ou
- c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il doit demander l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial; ou
- d) il doit demander l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.
- 7.7 -** A moins d'être exempté par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par celui-ci, un aéronef en vol contrôlé doit signaler à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, dès que possible, l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de compte rendu obligatoire désigné, ainsi que tous autres renseignements nécessaires. De même, des comptes rendus de position doivent être faits par rapport à des points de compte rendu supplémentaires à la demande de l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne. En l'absence de points de compte rendu désignés, les comptes rendus de position doivent être faits à des intervalles prescrits par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.
- 7.8 -** Sauf en cas d'atterrissage à un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé doit aviser l'organisme ATC compétent dès qu'il cesse de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.
- 7.9 -** Un aéronef en vol contrôlé doit garder une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne, et doit établir, selon les besoins, des communications bilatérales avec celui-ci, sauf instructions contraires publiées par la voie d'information aéronautique .
- 7.10-** Lorsqu'une interruption des communications l'empêche de se conformer aux dispositions du paragraphe 7.9 ci-dessus, l'aéronef doit se conformer aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications vocales figurant en ENR 1.3.4. L'aéronef doit essayer d'établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles. En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assurera une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.
- a) He must request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, He must continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or
- c) if the flight is operated within a control zone, He must request authorization to operate as a special VFR flight; or
- d) He must request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.
- 7.7 -** Unless exempted by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by it, a controlled flight must report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports must similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports must be made at intervals prescribed by the appropriate air traffic services unit.
- 7.8 -** Except when landing at a controlled aerodrome, a controlled flight must advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.
- 7.9 -** An aircraft operated as a controlled flight must maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of the air traffic control unit, and must establish, two-way communication as necessary with it, unless opposite instructions published through the Aeronautical Information.
- 7.10-** If a communication failure precludes compliance with provisions in paragraph 7.9 above, the aircraft must comply with the voice communication failure procedures indicated in ENR 1.3.4 . The aircraft must attempt to establish communications with the appropriate air traffic control unit using all other available means. In addition, the aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, must keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

INTENTIONALLY LEFT BLANK