

**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 - Licence du personnel aéronautique, 10^{ème}
édition 2006**

Chapitre 1.

- 1.2.4.2.1 La norme stipule que la validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.

Dans le système actuel la validité d'une attestation médicale ne peut en aucun cas, être prolongée par le service de délivrance des licences.

Remarque :

Le bureau des licences ne dispose pas d'un évaluateur médical en mesure de prolonger la validité d'une attestation médicale.

La réglementation nationale sera harmonisée avec cette norme prochainement.

- 1.2.4.4.1 Disposition partiellement mise en œuvre,
1.2.4.6.1 car dans le système actuel, les médecins examinateurs ne sont pas tenus d'effectuer de recyclages périodiques.

Remarque :

Cette disposition sera intégrée dans la réglementation nationale au courant de l'année 2010.

- 1.2.4.6.2 La norme stipule que l'évaluation médicale doit être effectuée au niveau du bureau des licences, alors que l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, confie l'évaluation médicale aux centres agréés de médecine aéronautique. Dans le système actuel, l'évaluation médicale ne se fait pas au niveau de bureau des licences.

Remarque :

Pour exercer la confidentialité des rapports médicaux, l'évaluation médicale est confiée aux centres agréés de médecine aéronautique.

- 1.2.4.7 La notion d'évaluateur médical exigée par la norme n'existe pas, explicitement, dans le système actuel. Mais l'évaluation médicale est faite par le médecin responsable.

Remarque :

Elle est faite par le médecin responsable, qui évalue les rapports des différents médecins spécialistes et délivre une attestation médicale. Cette disposition sera intégrée dans la réglementation nationale.

ANNEX 1 - Personnel Licensing, 10th edition 2006

Chapter 1.

- 1.2.4.2.1 The standard stipulates that the validity of a medical assessment may be extended, at the discretion of the licensing Authority, up to 45 days.

In the current system the validity of a medical assessment can under no circumstances, be extended by the licensing Authority.

Remark :

The licensing office does not have a medical assessor able to extend the validity of a medical assessment.

National regulation will be harmonized with the standard soon.

- 1.2.4.4.1 Provision partially implemented because
1.2.4.6.1 in the current system, medical examiners are not required to conduct periodic recyclings.

Remark :

This provision will be incorporated into national regulation in the course of 2010.

- 1.2.4.6.2 The standard stipulates that the medical evaluation must be done at the licensing office, while the order of the Minister of the transport of September 25th, 2001, confides the medical evaluation to the approved centers of aeronautical medicine. In the current system, the medical evaluation is not made at licensing office.

Remark :

To exercise the confidentiality of medical reports, the medical evaluation is confided to the approved centres of aeronautical medicine.

- 1.2.4.7 The notion of medical assessor required by the standard does not exist, explicitly, in the current system. But the medical evaluation is made by the responsible doctor.

Remark :

It is made by the responsible doctor, who evaluates the reports of the various specialists and delivers a medical assessment. This provision will be integrated into the national regulation.

1.2.4.7.1 Le médecin examinateur ne communique
1.2.4.9 pas au bureau des licences de rapports médicaux, comme l'exige la norme de l'OACI. Actuellement, les rapports médicaux sont gardés et archivés aux centres agréés de médecine aéronautique.

Remarque :
Pour exercer la confidentialité des rapports médicaux. Ils sont gardés et archivés aux centres de médecine aéronautique agréés. Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

1.2.4.9.2 Disposition partiellement mise en œuvre, car la notion d'évaluateur médical n'existe pas, explicitement, dans le système actuel. Mais l'évaluation médicale est faite par le médecin responsable du service.

Remarque :
Les médecins exercent généralement dans les centres agréés, où le médecin responsable évalue les examens médicaux des différentes spécialités et délivre une attestation médicale.

1.2.5.2. La période de validité de l'attestation médicale est de :
- 12 mois pour la classe 1
- 24 mois pour les classes 2 et 3.

Remarque :
La réglementation nationale est plus exigeante que la norme de l'OACI en la matière. Elle sera harmonisée avec cette norme.

1.2.5.2.4 La norme stipule que dans le cas où des titulaires de la licence de pilote privé, de la licence de pilote de ballon libre, de la licence de planeur, ou de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de plus de 40 ans ou plus la période de validité de la visite médicale est de 24 mois, alors que l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, stipule que la période de validité sera réduite à 12 mois.

Remarque :
La réglementation nationale est plus exigeante que la norme de l'OACI en la matière. Elle sera harmonisée avec cette norme.

1.2.5.2.6 La norme stipule que l'examen médical
Alinéa c) pour la licence de pilote privé, peut être différé de 24 mois maximum, alors que l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, stipule que l'examen médical pour la licence de pilote privé, ne peut être différé que de 6 mois maximum.

1.2.4.7.1 The doctor examiner does not
1.2.4.9 communicate medical reports to the licensing office , as required by ICAO standard. At present, medical reports are guarded and archived in the approved centres of aeronautical medicine.

Remark :
To exercise the confidentiality of medical reports. They are guarded and archived in the approved centres of aeronautical medicine. This standard will be integrated into the national regulation.

1.2.4.9.2 Partially implemented provision, because the notion of medical assessor does not exist, explicitly, in the current system. But the medical evaluation is made by the doctor responsible for the service.

Remark :
The doctors practice generally in the approved centres, where the responsible doctor evaluates the medical examinations of the various specialities and delivers a medical assessment.

1.2.5.2. The period of validity of the medical assessment is of:
- 12 months for the class 1
- 24 months for the classes 2 and 3.

Remark :
The national regulation is more demanding than the ICAO standard in this area. It will be harmonized with this standard.

1.2.5.2.4 The standard stipulates that in case holders of private pilot licence, free balloon pilot licence, glider licence , or air traffic controller who are aged over 40 years or longer the period of validity of the medical examination is 24 months, while the act of the Minister of Transport of September 25, 2001, stipulates that the validity period will be reduced to 12 months.

Remark :
The national regulation is more demanding than the ICAO standard in this area. It will be harmonized with this standard.

1.2.5.2.6 The standard stipulates that the
Paragraph c) medical examination for the private pilot licence, can be deferred for 24 months maximum, while the act of the Minister of the transport of September 25th, 2001, stipulates that the medical examination for the private pilot licence, can not be deferred for 6 months maximum.

Remarque :
Une telle disposition n'est pas prévue par la réglementation nationale qui est plus restrictive. Elle sera harmonisée avec cette norme.

Chapitre 2.

- 2.1.1.4 Disposition non mise en œuvre, car la qualification de catégorie d'aéronefs à sustentation motorisée n'est pas délivrée actuellement.

Remarque :
La nécessité de délivrance de telle qualification ne s'est pas présentée. Cette norme sera mise en œuvre prochainement.

- 2.1.4.1.1 Il n'y a pas de limitation des privilèges d'une qualification de type aux fonctions de copilote ou aux fonctions de pilote pour la seule phase de croisière du vol, dans le système actuel.

Remarque :
La nécessité à telle qualification de type aux fonctions de copilote ou aux fonctions de pilote pour la seule phase de croisière du vol n'est pas justifiée.
Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

- 2.1.2. La réglementation nationale en vigueur ne comporte pas de qualification de catégorie.

Remarque :
Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

- 2.3 La norme stipule que le candidat à la licence de pilote privé avion doit accomplir 40 heures de vol en tant que pilote d'avion, alors que l'article 4 de l'arrêté du Ministre des Technologies de Communications et du Transport du 01 Juillet 2003, stipule que le candidat à l'obtention de la licence de pilote privé avion doit accomplir 45 heures de vol en tant que pilote d'avion.

Remarque :
la réglementation nationale est plus restrictive en la matière. Elle sera harmonisée avec cette norme.

- 2.3.5 Disposition n'est pas mise en œuvre. Il n'est pas délivré de qualification de catégorie d'aéronef à sustentation motorisée dans le système actuel.

Remarque :
Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

Remark :
Such a provision is not expected by the national regulation which is more restrictive. It will be harmonized with this standard.

Chapter 2.

- 2.1.1.4 Provision not implemented because the powered-lift category rating is not being issued.

Remark :
The necessity of delivery of such qualification did not presented. This standard will be implemented soon.

- 2.1.4.1.1 There is no limitation of the privileges of a type rating to co-pilot functions or to pilot functions for the only cruise phase of the flight, in the current system.

Remark :
The necessity in such type qualification to co-pilot functions or to pilot functions for the only cruise phase of the flight is not justified.

This standard will be integrated into the national regulation.

- 2.1.2. The current national regulation do not contain category rating.

Remark :
This standard will be integrated into the national regulation.

- 2.3 The standard stipulates that the candidate for the private pilot licence aeroplane must perform 40 hours of flight as a pilot, while the article 4 of the Decree of the Minister of Communications Technology and Transport of 01 July 2003 stipulates that the obtaining candidate of the aeroplane private pilot license must perform 45 hours of flight as a pilot.

Remark :
The national regulation is more restrictive on the subject. It will be harmonized with this standard.

- 2.3.5 Provision not implemented. It is not issued of powered-lift category rating in the current system.

Remark :
This standard will be integrated into the national regulation.

2.5 La norme définit les conditions d'obtentions de la licence de pilote en équipage multiple. Disposition non mise en œuvre.

Il n'est pas délivré de licence de pilote en équipage multiple dans le système actuel.

Remarque :
Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

2.10 La norme stipule que le candidat à l'obtention de la licence du ballon libre doit avoir 16 ans, alors que le cahier des charges n°36 du 10 mars 1992, relatif aux conditions d'octroi d'autorisation d'exploitation de ballon libre stipule que l'âge exigé du candidat à l'obtention de la licence du ballon libre est de 20 ans révolus.

Remarque :
La réglementation nationale, qui est plus restrictive en la matière, sera harmonisée avec cette norme.

Chapitre 4.

4.2 La période de validité de l'attestation
4.4 médicale est de :
4.6 - 12 mois pour la classe 1
- 24 mois pour les classes 2 et 3.

Remarque :
La réglementation nationale, qui est plus restrictive en la matière, sera harmonisée avec cette norme.

4.7 La norme définit les conditions d'obtentions de la licence d'opérateur radio. Disposition non mise en œuvre, car la licence d'opérateur radio de station aéronautique n'est pas délivrée dans le système actuel.

Remarque :
La nécessité à la licence d'opérateur radio n'est pas justifiée. Cette norme sera intégrée dans la réglementation nationale.

2.5 The standard defines the conditions for the licensing of multi-crew pilot. Not implemented provision.

Multi-crew pilot licence is not issued in the current system.

Remark:
This standard will be integrated into the national regulation.

2.10 The standard requires that the applicant for the free balloon licence must be 16 years, while the specification No. 36, from March 10th, 1992, concerning the conditions for granting authorization to operate free balloon stipulates that the candidate's age required to obtain the licence of the free balloon is of 20 past years.

Remark:
The national regulations, which is more restrictive on the subject, will be harmonized with this standard.

Chapter 4.

4.2 The period of validity of the medical
4.4 assessment is of:
4.6 - 12 months for the class 1
- 24 months for the classes 2 and 3.

Remark:
The national regulation, which is more restrictive on the subject, will be harmonized with this standard.

4.7 The standard defines the conditions of obtaining of the radio operator licence. Not implemented provision because operator's licence radio of aeronautical radio station is not delivered in the current system.

Remark:
The necessity to the radio operator licence is not justified. This standard will be integrated into the national regulation.

ANNEXE 2 - Règles de l'air –10^{ème} édition 2005,**Chapitre 5.**

- 5.1.2 Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, un vol IFR ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 450m (1500 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Annexe 4 – Cartes aéronautiques –10^{ème} édition 2001,**Chapitre 16**

- 16.2.1 La carte du Monde 1/1 000 000 – OACI n'est pas publiée.

Remarque : Les besoins de la Tunisie en matière d'aviation civile ne justifient pas la publication de cette carte.

ANNEXE 8 - Certificats de navigabilité d'aéronefs , 9^{ème} édition 2001,**Partie II Procédures relatives à la certification et au maintien de la navigabilité.****Chapitre 1.**

Les normes de ce chapitre ne sont pas réglementées car la Tunisie n'est ni un pays concepteur ni un pays constructeur.

Chapitre 2.

- 2.1 Cette norme n'est pas réglementée car la Tunisie n'est pas un pays constructeur.
- 2.2 Cette norme n'est pas réglementée car la Tunisie n'est pas un pays constructeur.

Chapitre 3.

- 3.6.2 La réglementation tunisienne ne prévoit pas l'empêchement de l'aéronef de reprendre son vol à condition d'informer son Etat d'immatriculation des dégâts constatés.

Chapitre 4.

- 4.3.1 La réglementation tunisienne ne prévoit pas l'information de l'Etat de conception qu'un aéronef est immatriculé en Tunisie.
- 4.3.8 La réglementation tunisienne ne prévoit pas la communication à l'Etat de conception de tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité de l'aéronef immatriculé en Tunisie.
- 4.3.5 La réglementation tunisienne ne prévoit pas la communication à l'Etat de conception tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité de l'aéronef immatriculé en Tunisie.

ANNEX 2 - Rules of the air – 10th edition 2005,**Chapter 5.**

- 5.1.2 Except for the needs of the take off or the landing, an instrument flight cannot be made at a height less than 450m (1500 ft) at least over the highest obstacle located within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft.

Annex 4 – Aeronautical charts – 10th edition 2001,**Chapter 16**

- 16.2.1 The World Aeronautical Chart – ICAO 1:1 000 000 is not published.

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

ANNEX 8 - Airworthiness certificate of aircraft, 9th edition, 2001,**Part II Procedures for certification and continuing airworthiness****Chapter 1.**

The standards of this chapter are not regulated because Tunisia is neither a country designer nor a country manufacturer.

Chapter 2.

- 2.1 This standard is not regulated because Tunisia is not a country manufacturer.
- 2.2 This standard is not regulated because Tunisia is not a country manufacturer.

Chapter 3.

- 3.6.2 Tunisian regulations do not foresee the prevention of the aircraft to resume its flight on the condition to advise the State of registration of the noticed damages.

Chapter 4.

- 4.3.1 Tunisian regulations do not foresee the information of the State of Design that an aircraft is registered in Tunisia.
- 4.3.4 Tunisian regulations do not foresee the transmission to the State of Design all mandatory continuing airworthiness information of aircraft registered in Tunisia.
- 4.3.5 Tunisian regulations do not foresee the transmission to the State of Design all mandatory continuing airworthiness information of aircraft registered in Tunisia.

4.3.8 La réglementation tunisienne ne définit pas le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants et les organismes de maintenance doivent communiquer à ses autorités de navigabilité.

Partie III Avions lourds

Cette partie n'est pas réglementée car la Tunisie n'est pas un pays constructeur.

Partie IV Hélicoptères

Cette partie n'est pas réglementée car la Tunisie n'est pas un pays constructeur.

Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation – 9^{ème} édition 2001,

Chapitre 5

5.9.1 Ces examens sont pratiqués après accord du Procureur de la République.

Remarque : La recommandation sera intégrée dans le Code de l'aéronautique civile de la Tunisie au courant de l'année 2010.

5.25 c) Pas de règlement national correspondant à l'alinéa c) de la norme 5.25

Remarque : L'audition des témoins n'a pas été prévue par le décret relatif aux procédures d'enquête en raison de la loi organique relative à la protection des données à caractère personnel. Toutefois, l'alinéa en question sera intégré dans le Code de l'aéronautique civile de la Tunisie au courant de l'année 2010.

Chapitre 8

8.2 Pas de règlement national correspondant à cette norme pour le moment.

Remarque : A l'étude. Sa mise en application sera probablement effectuée au courant de l'année 2010.

8.4 La base de données sur les accidents et incidents est prévue par la réglementation nationale mais non exploitée faute de formation.

Remarque : Faute de formation sur la base Eccairs

Annexe 14 – Aérodrômes – Volume I – 4^{ème} édition 2004,

Chapitre 1

1.1

1.5.1 Pas encore transposées

1.5.2 dans la réglementation

1.5.3 nationale

1.5.4

4.3.8 The Tunisian regulations do not define the type of information of operational order that the operators and the bodies of maintenance have to communicate with its authorities of airworthiness.

Part III Large aeroplanes

This part is not regulated because Tunisia is not a manufacturer state.

Part IV Helicopters

This part is not regulated because Tunisia is not a manufacturer state.

Annex 13 – Aircraft accident and incident investigation – 9th edition 2001,

Chapter 5

5.9.1 These examinations are practised after agreement of the Republic prosecutor.

Remark : The recommendation will be incorporated into the Code of Civil Aeronautics of Tunisia during the year 2010.

5.25 c) No national regulation in paragraph c) of standard 5.25

Remark : The hearing of witnesses has not been provided by the decree on procedures for investigation because of the organic law on the protection of personal data. However, the paragraph in question will be included in the Code of Civil Aeronautics of Tunisia during the year 2010.

Chapter 8

8.2 No national regulation corresponding to this standard for the moment.

Remark : Under consideration. Its implementation will probably be made during the year 2010.

8.4 The accidents and the incidents database is planned by the national regulation but not exploited due to lack of training.

Remark : For lack of training on the Eccairs Base.

Annex 14 – Aerodromes – Volume I – 4th edition 2004,

Chapter 1

1.1

1.5.1

1.5.2

1.5.3

1.5.4

Not yet transposed into the national regulation

Chapitre 2			Chapter 2	
2.9.3			2.9.3	
2.11.3			2.11.3	
2.11.4			2.11.4	Not yet transposed into the national regulation
Titre 2.13		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	Title 2.13	
2.13.1			2.13.1	
Chapitre 4			Chapter 4	
4.4.2		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	4.4.2	Not yet transposed into the national regulation
Chapitre 5			Chapter 5	
5.2.8.4			5.2.8.4	
5.2.8.5			5.2.8.5	
5.2.8.9			5.2.8.9	
5.2.8.11			5.2.8.11	
5.2.16.2			5.2.16.2	
5.2.16.3			5.2.16.3	
5.2.16.4		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	5.2.16.4	Not yet transposed into the national regulation
5.2.16.9			5.2.16.9	
5.9			5.9	
5.3.17.7			5.3.17.7	
5.3.17.8			5.3.17.8	
Section 5.3.25			Section 5.3.25	
5.4.2.13			5.4.2.13	
Chapitre 6			Chapter 6	
Section 6.4		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	Section 6.4	Not yet transposed into the national regulation
Chapitre 9			Chapter 9	
9.2.12			9.2.12	
Tableau 9-2			Table 9-2	
9.2.18			9.2.18	
9.2.19			9.2.19	
9.2.20			9.2.20	
9.2.26			9.2.26	
9.2.27		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	9.2.27	Not yet transposed into the national regulation
9.2.28			9.2.28	
Titre 9.4			Title 9.4	
9.4.1			9.4.1	
9.4.2			9.4.2	
9.4.3			9.4.3	
9.4.4			9.4.4	
9.4.5			9.4.5	
Chapitre 10			Chapter 10	
10.2.1		Pas encore transposées dans la réglementation nationale	10.2.1	Not yet transposed into the national regulation

Annexe 14 – Aérodromes – Volume II – 2^{ème} édition-1995,

Chapitre 1

1.1	Pas encore transposées dans la réglementation nationale
1.2.2	
1.2.3	

Chapitre 3

3.1.2 à 3.1.7	Pas encore transposées dans la réglementation nationale
3.1.9	
3.1.13 à 3.1.22	
3.1.26 à 3.1.30	
figure 3-2	
3.1.32 à 3.1.38	
figure 3-3	
3.1.39 à 3.1.47	
3.1.50	
3.1.51	
figure 3-4	
3.1.52	
figure 3-5	
3.1.53	
3.1.54	
figure 3-6	
figure 3-7	
3.1.55 à 3.1.58	
3.1.60	
3.2.1	
3.2.3 à 3.2.23	
3.2.26 à 3.2.57	
3.3.1	
3.3.3 à 3.3.6	
3.3.8 à 3.3.11	
3.4.1	
3.4.2	
3.4.4 à 3.4.11	
figure 3-8	

Chapitre 4

4.1.21	Pas encore transposées dans la réglementation nationale
4.1.23 à 4.1.25	
4.2.12	
4.2.14	
4.2.16 à 4.2.18	
4.2.20 à 4.2.22	
4.2.25 à 4.2.29	
figure 4-2	
figure 4-13	

Annex 14 – Aerodromes – Volume II – 2nd edition -1995,

Chapter 1

1.1	Not yet transposed into the national regulation
1.2.2	
1.2.3	

Chapter 3

3.1.2 to 3.1.7	Not yet transposed into the national regulation
3.1.9	
3.1.13 to 3.1.22	
3.1.26 to 3.1.30	
figure 3-2	
3.1.32 to 3.1.38	
figure 3-3	
3.1.39 to 3.1.47	
3.1.50	
3.1.51	
figure 3-4	
3.1.52	
figure 3-5	
3.1.53	
3.1.54	
figure 3-6	
figure 3-7	
3.1.55 to 3.1.58	
3.1.60	
3.2.1	
3.2.3 to 3.2.23	
3.2.26 to 3.2.57	
3.3.1	
3.3.3 to 3.3.6	
3.3.8 to 3.3.11	
3.4.1	
3.4.2	
3.4.4 to 3.4.11	
figure 3-8	

Chapter 4

4.1.21	Not yet transposed into the national regulation
4.1.23 to 4.1.25	
4.2.12	
4.2.14	
4.2.16 to 4.2.18	
4.2.20 to 4.2.22	
4.2.25 to 4.2.29	
figure 4-2	
figure 4-13	

Chapitre 5

5.1.1.2
5.1.1.3
5.2.1.1
5.2.1.2
5.2.1.3
5.2.1.4
5.2.1.5
5.2.2.3
5.2.2.6
5.2.3.3 Pas encore transposées
5.2.3.4 dans la réglementation
5.2.3.5 nationale
Section 5.2.4
5.2.8.1 à 5.2.8.3
5.2.9
5.2.9.1 à 5.2.9.6
5.2.11.2 à
5.2.11.5
Section 5.2.12
Section 5.2.13
Figure 5-5

Chapter 5

5.1.1.2
5.1.1.3
5.2.1.1
5.2.1.2
5.2.1.3
5.2.1.4
5.2.1.5
5.2.2.3
5.2.2.6
5.2.3.3 Not yet transposed into the
5.2.3.4 national regulation
5.2.3.5
Section 5.2.4
5.2.8.1 to 5.2.8.3
5.2.9
5.2.9.1 to 5.2.9.6
5.2.11.2 to 5.2.11.5
Section 5.2.12
Section 5.2.13
Figure 5-5

**Annexe 15 – Services d'information aéronautique –
12^{ème} édition 2004,****Chapitre 10**

Données numériques de terrain et d'obstacles non mis
en œuvre.

Remarque : Projet en cours.

**DOC 4444 Procédures pour les services de navigation
aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-
ATM)
14^{ème} Edition - 2001**

Appendice 2**2.2 Instruction sur l'insertion des données ATS**

Case 8 : Règles de vol et type de vol (un ou deux
caractères)

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.

**Annex 15 – Aeronautical information Services –
12th edition 2004****Chapter 10**

Electronic terrain and obstacle data not
implemented

Remark : Current project

**DOC 4444 Procedures for Air Navigation
Services - Air Traffic Management
(PANS-ATM)
14th Edition – 2001**

Appendix 2**2.2 Instructions for insertion of ATS data**

Item 8 : Flight rules and type of flight (one or two
characters)

Type of flight

In addition to operators of military aircraft, all
the other operators of State aircraft shall insert
the letter M in Item 8 of the ICAO flight plan
form.

INTENTIONALLY LEFT BLANK