

**République Tunisienne**  
**Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition**  
**TUNISIE-UE (P3AT)**

**Fiche de Jumelage**

**APPUI AU RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS DE L'AVIATION CIVILE EN  
TUNISIE**

**Table des matières**

---

- I. Informations de base sur le projet de jumelage
- II. Objectifs du projet
- III. Description du projet
- IV. Cadre institutionnel
- V. Budget
- VI. Modalités de mise en œuvre
- VII. Calendrier de mise en œuvre
- VIII. Durabilité
- IX. Questions transversales
- X. Conditionnalité et échelonnement

**Annexes**

---

- 1. Cadre logique du projet
- 2. Tableau des Moyens
- 3. Cadre réglementaire de l'aviation civile en Tunisie
- 4. Organigramme de la Direction Générale de l'Aviation Civile
- 5. Organigramme de la direction de la navigabilité au sein de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports

## LISTE DES ABREVIATIONS

|              |  |
|--------------|--|
| <b>AA</b>    | Accord d'Association   |
| <b>ACC3</b>  | Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a third Country Airport              |
| <b>AESA</b>  | Agence Européenne de la Sécurité Aérienne  |
| <b>ANSP</b>  | Air Navigation Service Provider  |
| <b>AT</b>    | Assistance Technique   |
| <b>ATAF</b>  | Association des Transporteurs Aériens Francophones   |
| <b>ATM</b>   | Air Traffic Management   |
| <b>ATP</b>   | Assistance Technique Publique  |
| <b>BEI</b>   | Banque Européenne d'Investissement   |
| <b>BM</b>    | Banque Mondiale  |
| <b>CAP</b>   | Circulation Aérienne Publique  |
| <b>CE</b>    | Commission européenne  |
| <b>CP</b>    | Chef de Projet   |
| <b>CRJ</b>   | Conseiller Résident de Jumelage  |
| <b>DGAC</b>  | Direction Générale de l'Aviation Civile  |
| <b>DN</b>    | Direction de la Navigabilité   |
| <b>DTA</b>   | Direction du Transport Aérien  |
| <b>EM</b>    | Etat Membre  |
| <b>ETOPS</b> | Extended range Twin engine Operations Performance Standards                                  |
| <b>HJ</b>    | Homme / Jour   |
| <b>IATA</b>  | Association Internationale du Transport Aérien   |
| <b>IOSA</b>  | IATA Operational Safety Audit  |
| <b>IEVP</b>  | Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat   |
| <b>ISO</b>   | Organisation Internationale de Normalisation   |
| <b>JORT</b>  | Journal Officiel de la République Tunisienne   |
| <b>KC 3</b>  | Third country Known Consignor  |
| <b>MANEX</b> | Manuels d'Exploitation   |
| <b>MdT</b>   | Ministère du Transport   |
| <b>MGN</b>   | Manuels des spécifications de l'OG de maintien de la navigabilité                            |
| <b>MNPS</b>  | Minimum Navigation Performance Specifications  |
| <b>OACA</b>  | Office de l'Aviation Civile et des Aéroports   |
| <b>OACI</b>  | Organisation de l'Aviation Civile Internationale   |
| <b>OCDE</b>  | Organisation de Coopération et de Développement Economique                                   |
| <b>OG</b>    | Organisme de Gestion   |
| <b>OIT</b>   | Organisation Internationale du Travail   |
| <b>P3A</b>   | Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association                               |
| <b>P3AII</b> | Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association et du Plan d'Action Voisinage |
| <b>P3AT</b>  | Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition                                |
| <b>PART</b>  | Plan d'Action Régional de Transport  |
| <b>PBN</b>   | Performance Based Navigation   |
| <b>PEV</b>   | Politique Européenne de Voisinage  |
| <b>PIB</b>   | Produit Intérieur Brut   |
| <b>RA 3</b>  | Third country Regulated Agent  |
| <b>RVSM</b>  | Reduced Vertical Separation Minima   |
| <b>SAR</b>   | Search And Rescue  |
| <b>SESAR</b> | Single European Sky ATM Research   |

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>SESI</b>     | Security of Europe and International Stability   |
| <b>SGBD</b>     | Système de Gestion de Base de Données  |
| <b>SWOT</b>     | Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats  |
| <b>TAIEX</b>    | Technical Assistance Information EXchange  |
| <b>TDR</b>      | Termes de Référence  |
| <b>UE</b>       | Union européenne   |
| <b>UGP3A</b>    | Unité de Gestion du Programme d'appui à l'accord d'association et à la transition            |
| <b>UGP3A-II</b> | Unité de Gestion du Programme d'appui à l'accord d'association et au Plan d'action voisinage |
| <b>UMA</b>      | Union du Maghreb Arabe   |

## **I. Informations de base sur le projet**

- I.1 Programme :** Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition «P3AT»
- I.2 Numéro de jumelage :** TN/15/ENI/TP/53
- I.3 Intitulé :** Appui au renforcement des institutions de l'aviation civile en Tunisie
- I.4 Secteur :** Transport
- I.5 Pays bénéficiaire :** Tunisie

## **II. Objectifs**

### **II.1 Objectif général:**

Contribuer à la restructuration des institutions de l'aviation civile (Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction de la Navigabilité au sein de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports) par la mise en place d'une organisation adéquate qui favorisera la gouvernance du secteur aérien, la conformité avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement avec la réglementation européenne, ainsi que le développement et l'amélioration de leurs performances et de leurs capacités opérationnelles dans le secteur aérien, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d'accès au marché, de droits des passagers, de protection de l'environnement, de recherche et de sauvetage.

### **II.2 Objectif spécifique du projet :**

Appuyer l'administration et les institutions de l'aviation civile dans la mise en place d'une nouvelle organisation clarifiant le rôle de chacun des acteurs et leur complémentarité, la définition d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien, la mise en conformité du cadre réglementaire avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement avec la législation européenne ; permettant l'amélioration des performances en termes de sécurité, sûreté, gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage.

### **II.3 Contribution au Plan National de Développement / à l'Accord d'Association / Partenariat privilégié**

L'Europe entretient depuis longtemps des relations privilégiées avec la Tunisie, un voisin du Sud de la Méditerranée. Le premier accord commercial entre la Communauté économique européenne (CEE) date de 1969 déjà, suivi par un accord de coopération en 1976. Ensuite, la Tunisie a été le premier pays du sud de la Méditerranée qui a signé, en 1995, un accord d'association (AA) avec l'UE qui régit les relations politiques et économiques entre l'Union européenne et la Tunisie, contenant entre autre l'objectif important de l'établissement d'une zone de libre-échange avec l'UE. Cet accord continue à être la base légale pour la coopération bilatérale.

Dans le cadre de la politique européenne de voisinage, lancée suite à l'élargissement de l'UE en 2004, un plan d'action UE-Tunisie a été élaboré en 2005 contenant des objectifs stratégiques pour la coopération en matière de politique, d'économie et dans les différents

secteurs couverts par l'accord d'association. Le plan d'action de voisinage UE-Tunisie a établi des objectifs stratégiques dans le domaine des transports, qui visent l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique nationale des transports et d'infrastructure, ainsi que l'application de mesures et de réformes dans le secteur aérien.

Suite à la révolution de janvier 2011, une nouvelle étape a été envisagée pour poursuivre l'appui à l'administration tunisienne dans des thématiques liées à l'amélioration de la bonne gouvernance. L'Union européenne a défini une nouvelle approche en vue d'apporter des réponses mieux adaptées à l'évolution rapide de la Tunisie et à ses besoins de réformes pour soutenir une croissance économique durable et gérer les liens et les flux transfrontaliers.

Cette nouvelle approche s'est traduite par l'adoption, le 17 mars 2015, du plan d'action 2013-2017 pour Partenariat Privilégié entre la Tunisie et l'UE et qui exprime la volonté des deux parties de s'inscrire dans une dynamique de rapprochement qui dépasse les frontières du libre-échange et qui inclut une mobilité effective et mutuellement bénéfique.

En matière de transport et de services logistiques, le partenariat privilégié a tracé une démarche qui s'appuie notamment sur les axes suivants :

- Mettre en œuvre une politique des transports nationale, durable pour l'amélioration de tous les modes de transport, particulièrement en vue d'assurer des systèmes efficaces, sûrs et réduisant l'impact du transport sur l'environnement et le changement climatique et appuyer le développement de la recherche ;
- Poursuivre le développement d'une politique d'infrastructure en identifiant et évaluant des projets d'infrastructure pour les différents modes de transport, en tenant compte notamment des objectifs internationaux en matière de réduction des gaz à effet de serre ;
- Développer des stratégies de secteur de façon à répondre aux objectifs découlant de l'évolution des échanges commerciaux avec l'Union européenne et dans le cadre de la mise en œuvre de l'Union pour la Méditerranée ;
- Engager les négociations de l'accord aérien euro-méditerranéen (open sky) ;
- Poursuivre le rapprochement des cadres réglementaires et législatifs avec les normes européennes et internationales, pour tous les modes de transport, et renforcer les capacités institutionnelles des structures tunisiennes chargées du transport ;
- Promouvoir l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière de transport durable et pour tous les modes de transport.

Le plan d'action UE-Tunisie 2013-2017 décline ces éléments de cadrage. Il cite, à côté de la gestion des ressources humaines, la convergence réglementaire avec l'UE et le développement durable comme deux des trois axes structurant le partenariat entre l'UE et la Tunisie.

Dans le cadre unique d'appui une enveloppe est dédiée au renforcement des capacités de l'administration.

Afin de renforcer la capacité des administrations et des institutions publiques pour la réussite de la transition démocratique, la mise en œuvre de l'accord d'association et du plan d'action PEV, le Programme d'Appui à l'Accord d'Association (AA) et à la Transition (P3AT) a été mise en place<sup>1</sup>.

L'intervention du P3AT vise, entre autres, les axes suivants :

---

<sup>1</sup> Ce programme fait suite aux deux premières phases du Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association (P3A) et au Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association et au Plan d'Action voisinage (P3AII).

- (a) Le rapprochement des législations et réglementations tunisiennes avec l'acquis communautaire dans tous les volets couverts par l'accord d'association mais aussi par les conventions internationales auxquelles la Tunisie pourrait adhérer ;
- (b) L'amélioration de l'efficacité des administrations et institutions publiques tunisiennes et de leurs capacités à fournir aux citoyens et aux entreprises des services de qualité et de proximité par l'adoption de meilleures pratiques et à travers une meilleure implication des différents intervenants concernés ;
- (c) Le renforcement des capacités des administrations tunisiennes dans la réalisation et le suivi des résultats et recommandations émanant des travaux des instances de suivi de l'accord d'association et du plan d'action PEV ainsi que pour la mise en œuvre des conventions internationales auxquelles la Tunisie a adhéré.

La Tunisie accorde substantiellement la priorité à la négociation du projet d'accord «Open Sky» avec l'Union européenne dans une optique de renforcement de la coopération entre les deux parties.

A ce stade là, deux rounds de négociations ont été réalisés :

1<sup>st</sup> round en juin 2013: Échange de vision sur l'Open Sky,

2<sup>nd</sup> round en Décembre 2013: Négociation de l'Accord Horizontal sur la base du projet transmis par la Commission européenne et du contre projet proposé par la Tunisie.

La Tunisie souhaite continuer dans cette optique de coopération avec l'UE, et relancer les négociations pour la conclusion de l'accord.

Cet accord porte notamment sur les axes suivants:

- Favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;
- Promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes de la convergence réglementaire et de la libéralisation de l'accès au marché;
- Garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile dans le transport aérien international,
- Promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre les transporteurs aériens dans un marché libre avec une intervention et une réglementation cohérente de la part des pouvoirs publics ;
- Permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;
- Assurer des aux transporteurs aériens des conditions de concurrence équitables, offrant des possibilités égales de fournir les services agréés.

Le présent projet de jumelage contribuera à accompagner la Tunisie dans ses efforts de rapprochement réglementaire avec l'acquis communautaire notamment en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation, d'accès au marché, de droits des passagers, de gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement ainsi que de recherche et sauvetage.

### III Description

#### III.1 Contexte et justification :

##### Description de l'existant

La programmation stratégique en Tunisie a été assurée à travers la préparation des plans quinquennaux

Le secteur du transport a observé, durant la période d'achèvement du XIème Plan (2007-2011) et le lancement du Plan glissant (2010-2014)<sup>2</sup>, un dynamisme en termes de développement et d'investissements, caractérisé par la mise en place de plusieurs procédures de renforcement du rôle du secteur du transport en tant que source importante de croissance et d'emploi, à même de développer de nouveaux métiers en intégrant les activités logistiques et les services à valeur ajoutée dans le cadre d'une chaîne continue caractérisée par l'efficacité et la performance. Ceci résulte d'un traitement particulier du secteur du transport qui apparaît surtout à travers :

- les améliorations apportées à tous les modes de transport ;
- l'amélioration de la législation et des textes d'application ;
- le développement remarquable du niveau d'investissement et des réalisations du secteur.

Grâce à ces efforts, le secteur du transport a vu augmenter, ces dernières années, sa contribution au PIB (Produit Intérieur Brut) de 6 à 8,5 % entre 2010 et 2013 (données 2013), à l'instar de la moyenne des États de l'Union européenne (10%) et de quelques États d'économies émergentes tels la Turquie.

Les grandes orientations du Plan glissant (à court et à moyen terme) prévoyaient, notamment :

- l'augmentation du taux de croissance du secteur du transport et de sa contribution au PIB ;
- la continuation de l'amélioration de la qualité des services, le renforcement de la sécurité et la simplification des procédures ;
- la poursuite de la libéralisation progressive du transport aérien ;
- l'adoption du transport intelligent à travers l'intégration des nouvelles technologies ;
- le renforcement de la sécurité, de la sûreté, et de la protection de l'environnement.

Dans ses orientations générales, le Plan Glissant prévoyait aussi la libéralisation totale des airs à travers :

- la conclusion d'un accord sur l'espace aérien avec l'Europe par le rapprochement de la législation, la coopération dans le domaine de la navigation aérienne et l'encouragement de l'investissement dans le domaine des transports aériens entre les parties ;
- la continuation d'une politique de libéralisation progressive du transport aérien avec les pays arabes ;
- la négociation avec les États-Unis et le Canada afin de conclure des accords bilatéraux dans le domaine du transport aérien ;
- la poursuite des programmes de restructuration des entreprises nationales opérant dans le secteur du transport aérien, afin de renforcer leur compétitivité et d'assurer leur intégration effective dans l'espace aérien.

---

<sup>2</sup> Qui n'a pas pu être mis en œuvre dans son entièreté suite aux événements de 2011

Faisant partie intégrante du secteur du transport tunisien, le transport aérien est considéré comme un secteur important pour l'économie nationale. Ce secteur compte environ 14.000 emplois directs, produit 3,8% du PIB du pays et génère d'importantes recettes en devises. Il joue également un rôle important dans la promotion du tourisme tunisien.

Suite de l'accord politique sur le nouveau plan d'action UE-Tunisie 2013-2017, les priorités suivantes devraient être poursuivies, en particulier :

- adoption d'une politique et de mesures visant à la réforme du secteur de la sécurité, notamment en ce qui concerne la police et la gestion des frontières ;
- accélération des négociations dans le domaine du transport aérien, en vue notamment de l'accord global sur les services aériens «ciel ouvert» (*open sky*).

Le réseau aéroportuaire tunisien compte 9 aéroports internationaux, d'une capacité globale de 19,05 millions de passagers et répartis sur tout le territoire tunisien : aéroport de Tunis Carthage au nord-est, aéroport de Tabarka-Ain Drahem au Nord-Ouest, aéroport de Monastir-Habib Bourguiba, Enfidha-Hammamet et Sfax-Thyna sur le littoral centre, Djerba-Zarsis et Gabès-Matmata au sud est ainsi que Tozeur-Nafta et Gafsa-Ksar au sud-ouest.

Ces aéroports, exceptés ceux de Monastir et d'Enfidha, sont exploités par l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA), en charge de la gestion, de l'aménagement, de l'exploitation, de l'entretien et du développement des aéroports internationaux, ainsi que du contrôle régional et local de la navigation aérienne en Tunisie.

Ces 7 aéroports offrent une capacité globale de 10,55 millions de passagers par an.

Les aéroports de Monastir et d'Enfidha sont gérés, dans le cadre de concessions, par une société de droit privé tunisien. Ces concessions, d'une durée de 40 ans à compter de Juin 2007, ont été attribuées à la société TAV Tunisie. La capacité de ces deux aéroports est de 8,5 millions de passagers par an.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, outre la compagnie nationale Tunisair appartenant à 74% à l'Etat, la Tunisie compte 3 autres compagnies aériennes : Tunisair Express, Nouvelair et Sphax Airlines.

- **Tunisair** : Créée en 1948, exploite actuellement 28 avions et a transporté près de 3,7 millions de passagers en 2013. Son réseau de services réguliers est structuré en étoile et centré sur Tunis. Il se compose d'une cinquantaine de destinations réparties sur 4 régions géographiques : l'Europe, le Moyen Orient, le Maghreb et l'Afrique Sub-Saharienne.

En service charter, Tunisair dessert environ une cinquantaine de destinations qui varient d'une saison à l'autre mais qui sont presque toutes situées dans les pays de l'Union européenne, notamment en France, Allemagne, Italie, Espagne et Angleterre.

Tunisair est certifié IOSA et est membre de l'association internationale du transport aérien (IATA), de l'association des transporteurs aériens africains (AFRAA), de l'association des transporteurs aériens francophones (ATAF) et de l'organisation des transporteurs aériens arabes (AACO).

- **Tunisair Express** est une compagnie de lignes intérieures créée en 1991. Filiale à 89% de Tunisair, elle exploite 3 avions et a transporté en 2013 environ 384.000 passagers. En plus des aéroports nationaux, elle effectue des dessertes de voisinage (Palerme, Naples, Malte, Tripoli, Ajaccio). Depuis 1993, Tunisair Express dessert en service charter le sud de l'Italie (Catane, Cagliari) ainsi que quelques aéroports français.
- **Nouvelair**, compagnie aérienne tunisienne privée, a été créée en 1989 et exploite 10 avions. En 2013, cette compagnie, certifiée IOSA, a transporté environ 1,2 million de passagers. En plus de quelques lignes régulières exploitées sur l'Allemagne, la Russie et l'Ukraine, son



réseau charter est proche de celui de Tunisair mais avec quelques autres destinations, en particulier sur le Danemark et la Suède.

- **Syphax Airlines** est une compagnie aérienne tunisienne privée basée sur l'aéroport international de Sfax-Thyna. Fondée en 2012, elle effectue des vols à partir de son hub de l'aéroport de Sfax-Thyna mais aussi des aéroports de Tunis, Djerba et Monastir. Avec 2 avions d'une capacité de 150 sièges, Syphax a transporté plus de 460.000 passagers en 2013. Syphax, à travers 8 vols quotidiens, dessert des destinations internationales, principalement en France (vol quotidien de Sfax sur Paris, 3 vols hebdomadaires sur Marseille, Lyon, Nice et Rome, 2 vols hebdomadaires sur Casablanca et Istanbul).

L'efficacité et la performance de tous les services en liaison avec le transport aérien, le renforcement de la sécurité et de la sûreté des installations aéroportuaires et de la navigation sont des exigences primordiales pour soutenir l'économie nationale, améliorer la compétitivité des exportations tunisiennes, attirer l'investissement extérieur, créer des postes d'emploi et favoriser le développement durable.

Les composantes traditionnelles de l'aviation civile, à savoir la régulation du marché, les droits des passagers, la protection de l'environnement, la gestion du trafic aérien, la sécurité et la sûreté prennent de plus en plus d'importance suite à l'ouverture progressive du transport aérien à l'initiative privée. Cet engagement se concrétise aussi par la participation active de la Tunisie dans une coopération régionale euro-méditerranéenne et dans un processus structurel de libéralisation du transport aérien conforme à la législation européenne.

La Tunisie, signataire de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, est appelée à mettre en œuvre les normes établies, ainsi que les pratiques recommandées par l'OACI dans le domaine de la sécurité, de la sûreté et de la navigation aérienne, en vue d'assurer un transport aérien sûr, efficace, durable et compétitif.

Un Code de l'Aéronautique Civile a été élaboré et adopté par le Gouvernement (Loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile tel que modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et par la Loi n° 2009-25 du 11 mai 2009).

Ce code vise à promouvoir le transport aérien afin qu'il réponde aux besoins des usagers en matière de transport de personnes et de marchandises, dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, de régularité, d'efficacité économique et de protection de l'environnement. Il encadre l'exploitation et le développement des aéroports et des services de la navigation aérienne et définit les règles d'organisation, d'utilisation et de gestion de l'espace aérien national, dans le cadre des conventions internationales ratifiées par la Tunisie.

Afin de permettre un meilleur ancrage de la Tunisie dans l'espace aérien européen, l'accord aérien Euro-Méditerranéen signé avec l'Union européenne, conditionne sa mise en œuvre au rapprochement de la réglementation tunisienne en matière d'aviation civile avec l'Acquis de l'Union européenne en la matière.

De fait, l'aviation civile en Tunisie s'oriente aujourd'hui vers un nouveau cycle de son développement afin de mieux s'adapter aux multiples mutations que connaît ce secteur. Le champ d'application de cette transition couvre les principaux domaines de l'aviation civile tels que l'accès au marché, la sécurité, la sûreté, les droits des passagers, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, le développement des aéroports...

C'est dans ce contexte que la Tunisie a pris l'engagement d'opérer un rapprochement de son cadre législatif et réglementaire et de son organisation en matière d'aviation civile avec la législation européenne afin de :

- Restructurer le secteur de l'aviation civile et de renforcer le rôle de l'autorité de régulation ;
- Soutenir une libéralisation progressive de l'espace aérien et garantir la participation du pavillon national dans le transport aérien international ;
- Renforcer la capacité concurrentielle des opérateurs nationaux ;
- Faire de la Tunisie une plateforme régionale de transport aérien ;
- Rapprocher la législation tunisienne en matière d'aviation civile de celle de l'UE (transport aérien, sécurité, sûreté, environnement, droit des passagers) ;
- Renforcer et moderniser l'infrastructure aéroportuaire.

### **Description du bénéficiaire**

En vertu de la loi 98-110 du 28 décembre 1998 et de la loi 2004-41 du 03 mai 2004, et dans le cadre de la séparation des fonctions de supervision et de contrôle et des fonctions d'exploitation, certaines attributions de l'administration de l'aviation civile ont été transférées à l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports.

La Direction Générale de l'Aviation Civile est restée chargée des attributions légales et économiques de contrôle, de coordination et de coopération. Les missions d'exploitation ont été transférées à la direction de la navigabilité au sein de l'OACA.

Par conséquent, les autorités tunisiennes de l'aviation civile se composent des organismes suivants :

- Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) (Décret N° 2014-410 du 16 janvier 2014);
- Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) (Loi n° 70-30 de 1970 et Loi 98-110)

**Les bénéficiaires de ce projet de jumelage sont la Direction Générale de l'Aviation Civile et la direction de la navigabilité au sein de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports.**

### **Présentation de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) (Décret N° 2014-410 du 16 janvier 2014)**

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) met en œuvre la politique du gouvernement et les plans de développement dans le domaine de l'aviation civile.

Conformément au décret 2014-410 du 16 Janvier 2014, elle est notamment chargée de :

- Préparer et suivre les recherches et les études relatives au domaine de l'aviation civile ;
- Organiser le domaine du transport aérien, des aéroports et des activités de l'aviation civile et œuvrer à son développement ;
- Gérer l'espace aérien tunisien en coordination avec les autorités militaires compétentes ;
- Superviser la sécurité et la sûreté des activités aéronautiques civiles en Tunisie ;

- Œuvrer à la protection de l'environnement et à assurer les conditions du développement durable dans l'aviation civile ;
- Fixer les orientations et les mesures relatives à la facilitation du transport aérien et promouvoir la qualité des services dans le domaine de l'aviation civile ;
- Assurer le secrétariat des conseils consultatifs de l'aviation civile ;
- Etudier les dossiers de constitution des entreprises d'aviation civile et délivrer les autorisations nécessaires à l'exercice de leur activité ;
- Approuver les tarifs de transport aérien de et vers la Tunisie et fixer les redevances aéronautiques ;
- Elaborer les textes législatifs et réglementaires relatifs à l'aviation civile ;
- Mener les négociations bilatérales, régionales et internationales dans le domaine de l'aviation civile et assurer le suivi des travaux des organisations internationales et régionales spécialisées dans le domaine de l'aviation civile ;
- Suivre l'exécution des recommandations formulées à l'issue des enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents de l'aviation civile ;
- Approuver les manuels relatifs à l'exploitation technique des aéronefs, à la formation, à la maintenance, aux aéroports et au contrôle aérien ;
- Effectuer tous travaux et études relatifs à la recherche et au sauvetage conformément au décret 2009-3333 du 02 Novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens disponibles pour assister les aéronefs en détresse, en coordination avec les structures concernées ;
- Contrôler le personnel aéronautique, les aéronefs et les différentes activités de l'aviation civile ;
- Superviser le dispositif de formation dans le domaine de l'aviation civile.

A cet effet, elle comprend les structures suivantes :

- La Direction des activités de l'aviation civile et de la formation (3 personnes) ;
- La Direction du transport aérien (12 personnes + 21 de l'OACA mises à disposition) ;
- La Direction de la sécurité aérienne (6 personnes) ;
- La Direction de sûreté de l'aviation civile (4 personnes) ;
- Le Bureau des études et de coordination de la recherche et du sauvetage (1 personne) ;
- Le Service des Affaires Générales (1 personne) ;

Le Décret N° 2014-409 du 16 janvier 2014, portant attributions du Ministère du Transport et le Décret N° 2014-410 du 16 janvier 2014, portant organisation des services centraux du Ministère du Transport visent à finaliser la réforme entamée par la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998 et à fixer les attributions de la DGAC qui relèvent principalement de ses missions.

#### Présentation de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA)

L'OACA est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé en 1970 (loi 70-30). Sous tutelle du Ministère du Transport, il est chargé de la gestion, de l'aménagement, de l'exploitation, de l'entretien et du développement des aéroports internationaux, ainsi que du contrôle régional et local de la navigation aérienne et des services de la navigabilité.

Cet établissement assure aujourd'hui :

- Une mission technique, qui consiste en l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et le développement des aéroports. À l'heure actuelle, l'OACA gère 7 aéroports internationaux d'une capacité de 10,5 millions de passagers par an et assure le contrôle régional et local de la navigation aérienne ;
- Une mission commerciale, qui consiste en l'embarquement et le débarquement, le transit et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier, ainsi que l'emménagement du fret à l'arrivée, la concession des installations, surfaces, terrains et locaux ;
- Une mission d'étude, de maintenance et d'intégration technologique, chargée plus précisément du suivi et de la réalisation par ses propres services des études techniques et économiques relatives à l'aménagement des extensions, ainsi que de la maintenance, de l'entretien et du renouvellement des installations ;
- D'autres missions, telles que le contrôle et le respect de la réglementation aéronautique (application des exigences réglementaires dans le domaine de la navigabilité des aéronefs) et la délivrance des documents aéronautiques (opérations de délivrance et de renouvellement des titres du personnel civil navigant et des documents d'aéronefs). Ces missions sont assurées, pour le compte de la Direction Générale de l'Aviation civile, par la **Direction de la Navigabilité** qui se compose de trois divisions : la division de la navigabilité et des aéronefs, la division du personnel aéronautique et la division du contrôle de l'exploitation des aéronefs C'est cette Direction de l'OACA qui sera concernée par le jumelage.

### Description du projet

Les réalisations effectuées dans le secteur du transport et en particulier du transport aérien ont profondément contribué à donner un sens concret à la politique nationale dans ce domaine. Des acquis importants ont été réalisés incitant l'émergence d'une nouvelle demande et de nouveaux besoins.

Les défis du secteur résident principalement dans :

- la promotion des investissements ;
- l'intensification des actions de développement ;
- l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services ;
- le renforcement de la sécurité et de la sûreté du transport aérien, tout en consolidant les acquis enregistrés et le maintien d'un développement économique et social adéquat.

Dans le cadre de l'accord sur le partenariat privilégié Tunisie-UE et de ses obligations internationales, la Tunisie se propose de procéder à une restructuration des institutions de l'aviation civile par la mise en place d'une organisation adéquate qui favorisera une meilleure gouvernance, la mise en conformité avec les dispositions des conventions internationales, un rapprochement avec la législation de l'UE ainsi que le maintien voire l'amélioration de ses performances et de ses capacités opérationnelles.

Au regard des nouvelles exigences de la législation européenne et des conventions internationales, notamment en ce qui concerne le renforcement de la libéralisation, de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement, l'absence d'une limite bien définie entre les attributions de la DGAC et celles de l'OACA induit un flou juridique et pratique, préjudiciable à une gouvernance optimale du secteur de l'aviation civile.

Pour répondre à ces préoccupations, une restructuration des institutions de l'aviation civile est nécessaire. Cette restructuration devrait inclure un certain nombre de mesures institutionnelles

et organisationnelles favorisant une meilleure coordination avec les autres acteurs du secteur aérien.

L'analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile met en évidence une nécessité de mise à jour et d'élaboration de nouveaux textes, compte tenu des dispositions des conventions internationales ratifiées par la Tunisie et du rapprochement avec la législation européenne.

L'évaluation de la performance et de l'efficacité des services fournis par les institutions de l'aviation civile tunisienne par rapport aux nouvelles obligations qui découlent des conventions internationales et des conséquences du rapprochement avec la législation européenne mettent en exergue les besoins prioritaires de renforcement des capacités opérationnelles, techniques et managériales, notamment au niveau de :

- La réforme des institutions de l'aviation civile ;
- L'élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien ;
- Le rapprochement avec les procédures et les règlements européens ;
- L'évaluation des processus d'approbation des manuels techniques et des spécifications d'exploitation ;
- L'évaluation du système de supervision de la sécurité et de la sûreté (visites, inspections, contrôles, audits,...) ;
- L'évaluation des processus de certification des prestataires de services ;
- La mise en place d'un échange d'expériences avec les Etats Membres (visites d'étude) ;
- La définition et la mise en œuvre de plans d'actions opérationnels ;
- La définition d'un système d'information et de gestion de base de données (SGBD) ;
- La Formation et du transfert de compétences (séminaires, ateliers).

C'est dans ce contexte que le Ministère du Transport a sollicité l'assistance du P3AT pour soutenir le renforcement des institutions de l'aviation civile en Tunisie par le biais d'un projet de jumelage institutionnel.

Ce projet permettra notamment :

- La réorganisation des institutions de l'aviation civile et l'harmonisation des relations entre la DGAC et l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports ;
- L'élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien ;
- La mise à jour du cadre réglementaire de l'aviation civile en Tunisie, par la mise en conformité avec les conventions internationales et par son rapprochement avec la législation européenne, notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage ;
- L'élaboration et la mise en œuvre de plans d'actions pour améliorer les capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté et la définition d'un système d'information et de gestion de base de données (SGBD).
- La formation, à travers l'échange d'expériences et le transfert de compétences, en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens.

### **III.2 Activités connexes :**

La Tunisie, partenaire avec les institutions de l'Union européenne, a également participé aux programmes et initiatives ci-après :

➤ **Renforcement des capacités institutionnelles pour le pilotage et le suivi du secteur du transport (Jumelage TU 10 / ENP- AP/ TR 24)**

Le projet de jumelage entre la Tunisie, la France et l'Allemagne, mis en œuvre entre septembre 2011 et novembre 2013, a été financé par le Programme d'appui à l'accord d'association et au Plan d'action voisinage (P3A-II). Le bénéficiaire était la Direction Générale de la Planification et des Etudes du Ministère du Transport (MdT/DGPE). Ce jumelage avait pour objectif de renforcer les capacités de gestion et les compétences techniques de l'administration tunisienne du secteur du transport, en particulier celles de la Direction Générale de la Planification et des Études. Les principaux axes de travail définis au sein du jumelage étaient les suivants :

- Renforcer la gouvernance du secteur des transports ;
- Améliorer le suivi du secteur des transports et la tutelle des entreprises publiques ;
- Améliorer le pilotage de la coopération et des études techniques et économiques ;
- Améliorer le dispositif d'information sur le secteur des transports ;
- Développer un dispositif de suivi de la logistique.

Le jumelage a consacré une section spécifique au transport aérien où une référence a été faite à la nécessaire refonte de la répartition des compétences entre la DGAC et l'OACA ainsi qu'à leurs relations avec TUNISAIR, la compagnie aérienne nationale. Ont été également soulignés la nécessité d'une plus grande convergence entre la législation aérienne tunisienne et la législation européenne, notamment en termes de libéralisation, des droits des passagers et du renforcement de la sécurité et de la sûreté.

➤ **EUROMED Aviation II**

Ce programme de l'Union européenne promeut l'émergence d'un espace aérien commun euro-méditerranéen et soutient la mise en place d'un marché ouvert et sûr de l'aviation dans les pays méditerranéens partenaires, en vue d'une intégration dans celui de l'UE : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Territoire palestinien occupé, Syrie, Tunisie.

Il a pour objectif d'aider les pays partenaires à mettre en œuvre des feuilles de route régionales et nationales afin de créer un espace aérien commun euro-méditerranéen (EACEM) en vue d'intégrer davantage le marché de l'aviation des pays partenaires méditerranéens dans celui de l'UE.

Le contrat principal du projet, qui implique tous les pays partenaires méditerranéens, met l'accent sur le rapprochement avec l'intégralité de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation. Dans un premier temps, l'objectif est la signature de nouveaux accords globaux sur les services aériens avec les pays du Sud de l'IEVP, comme ceux déjà signés avec le Maroc, la Jordanie et Israël. Il cherche également à renforcer la coopération entre les pays partenaires eux-mêmes afin d'arriver à un véritable espace aérien commun associant l'UE et les pays méditerranéens partenaires.

Dans le domaine de l'accès au marché, le contrat principal soutient la mise en œuvre de la feuille de route adoptée en vue de la création d'un espace aérien commun euro-méditerranéen par le biais du rapprochement législatif avec l'acquis communautaire sur l'aviation et ce, en continuant à promouvoir la libéralisation du marché du transport aérien et la suppression progressive des mesures faussant la concurrence.

Dans le domaine de la gestion du trafic aérien, le contrat vise à améliorer la participation des bénéficiaires à l'initiative du ciel unique européen, en soutenant les initiatives régionales actuelles et la participation des bénéficiaires et en coopérant avec Eurocontrol pour assurer la mise en œuvre correcte des trois fonctions paneuropéennes.

Dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, le projet entend améliorer la sensibilisation à la sécurité et la mise en œuvre de mesures efficaces. Dans les pays ne participant pas à la cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne (MASC), il cherche à promouvoir davantage l'acquis communautaire et les normes de l'UE en matière de sécurité.

Le deuxième contrat, à savoir le projet pour la mise en place et le fonctionnement d'une cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne (MASC), mis en œuvre par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), concerne le Maroc, la Tunisie, Israël, la Jordanie et le Liban. L'objectif est de mettre en place une cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne (MASC) pour améliorer et coordonner la coopération avec les pays méditerranéens dans le domaine de la sécurité aérienne.

Le projet continue à apporter une assistance technique, comme dans sa version précédente, mais ce soutien est davantage axé sur les actions de la feuille de route et, en particulier, sur l'amélioration de la coopération régionale avec l'UE dans les domaines de la sécurité et de la gestion du trafic aérien.

Dans le cadre du contrat pour la mise en place et le fonctionnement d'une cellule méditerranéenne de la sécurité aérienne (MASC), le projet se concentre sur l'installation et la gestion de la cellule MASC au sein de l'Agence EASA. Il aide les pays partenaires participants à intégrer leurs réglementations dans le cadre réglementaire global de l'UE dans le domaine de l'aviation. Il vise aussi à structurer la coopération entre l'EASA et les pays méditerranéens à travers la création d'une organisation durable et permanente qui continuera à coordonner cette coopération après la fin du projet.

Principales actions du Contrat principal :

- Faciliter la convergence des systèmes de gestion du trafic aérien des pays partenaires avec la législation du ciel unique européen ;
- Organiser 4 ateliers régionaux et éventuellement des missions d'experts dans le domaine de l'octroi de licences, en vue d'appliquer des exigences de financement équivalentes et des conditions d'octroi et de retrait de licences d'exploitation similaires dans les pays partenaires ;
- Organiser l'assistance technique des experts sur les questions liées à la concurrence et à la protection des passagers et assurer la création d'un service/unité dédié(e) aux droits des passagers dans tous les pays bénéficiaires ;
- Promouvoir l'ouverture du secteur de l'assistance en escale et la mise en œuvre d'un système de redevances aéroportuaires ;
- Aider les partenaires méditerranéens à aligner leur régime d'inspection au sol sur les procédures européennes communes, à créer un organisme de réglementation indépendant en matière de sécurité et à harmoniser les règles de certification applicables aux produits et au personnel;
- Offrir une assistance et une formation dans les domaines de l'harmonisation des réglementations et programmes nationaux, et du contrôle des passagers et des bagages ;

- Présenter et promouvoir les réglementations de l'UE en matière d'émissions de carbone et le développement (en cours) d'un mécanisme commercial au sein de l'UE également applicable aux vols en provenance de pays tiers atterrissant dans l'UE.

Principales actions du Projet MASC :

- Aider les pays partenaires à intégrer les règles de sécurité aérienne de l'UE dans leurs systèmes juridique et réglementaire nationaux, à organiser le suivi des résultats des missions de contrôle et à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour améliorer ces résultats;
- S'occuper de la participation des experts des pays partenaires contribuant aux tâches techniques organisées par l'EASA et organiser chaque année deux comités de pilotage de la MASC ;
- Organiser, par le biais d'audits sur le terrain, des missions de contrôle dans les pays partenaires pour évaluer le degré de mise en œuvre des règles de sécurité ;
- Créer et gérer, en coopération avec les pays partenaires, un système de collecte, d'échange et d'analyse des données liées à la sécurité.

Le Comité de pilotage de ce projet a décidé que, dans un premier temps, une évaluation approfondie de la situation de chaque Etat devrait être effectuée. Dans ce cadre, la Tunisie a été le quatrième état de MASC à accueillir une telle mission.

Cette mission avait pour objectif d'évaluer la situation actuelle, d'identifier les besoins, de déterminer une feuille de route pour la sécurité et de déterminer les priorités et ressources nécessaires pour le Plan d'action du projet MASC.

Les conclusions du rapport de mission ont été partagées avec la DGAC tunisienne, la Commission européenne (DG MOVE et DG DEVCO) et le service européen d'action extérieure à Bruxelles et avec la Délégation de l'UE en Tunisie.

Les conclusions de cette mission soulignent que la configuration actuelle de la DGAC restreint sa capacité à agir de façon entièrement autonome. Les décisions relatives au budget, aux niveaux des salaires ou au recrutement sont hors de son contrôle. Par conséquent, un personnel formé et certaines ressources, en particulier en termes de formation, font défaut dans certains secteurs.

La mission constate une dualité et une imbrication entre la DGAC et l'OACA, alors que les deux entités devraient fonctionner de manière plus indépendante l'une de l'autre, surtout au niveau du personnel qui est souvent détaché de l'OACA au bénéfice de la DGAC.

### ➤ **Projet BLUE MED**

Le projet BLUE MED est une initiative FAB (Functional Airspace Block) visant à l'établissement et au développement d'un bloc d'espace aérien fonctionnel sur la zone méditerranéenne, dans le respect du cadre réglementaire SESI de l'Union européenne.

L'initiative BLUE MED a été réalisée, dans sa phase de définition (2009-2012), par quatre États Membres de l'UE (Chypre, Grèce, Italie, Malte) et trois pays non-UE participant comme membres associés (Albanie, Egypte, Tunisie) avec la participation de deux observateurs non membres de l'UE (le Liban et le Royaume hachémite de Jordanie).



L'étude de faisabilité BLUE MED FAB a été lancée en 2006 et achevée en 2008 lorsque les membres de BLUE MED ont signé, en Novembre 2008, la déclaration ministérielle réaffirmant leur engagement dans le projet.

La phase de définition (2009-2012) découle de l'engagement politique des États partenaires de mettre en commun la responsabilité de leur espace aérien (ou une partie de celui-ci) pour construire le BLUE MED FAB sur la zone d'étude.

L'étape finale de la mise en place de BLUMED FAB se fera à travers la mise en œuvre de solutions opérationnelles identifiées et le déploiement de facilitateurs techniques identifiés (en coopération étroite avec SESAR et l'industrie ATM) pour atteindre la pleine exploitation de BLUMED FAB et de toutes ses fonctionnalités en 2015.

Les partenaires du jumelage coordonneront la mise en œuvre du projet avec les autres projets et programmes initiés par l'Union européenne dans le domaine de l'aviation et ce afin d'assurer les synergies et éviter les doublons. Pour les activités du projet ayant trait à la sécurité la coordination se fera notamment avec le nouveau projet Euromed Aviation Safety géré par EASA.

### III.3 Résultats :

| Résultats attendus  | Indicateurs objectivement vérifiables   |
|---|---|
| <p>➤ <b>Résultat 1 : Une nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile et une stratégie nationale de développement du secteur aérien sont élaborées</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le dossier de création d'une structure indépendante chargée des attributions de l'aviation civile (présentation des diverses possibilités, analyse SWOT, Benchmarking de l'organisation existante dans 4 états membres ou dans le cadre d'un accord d'association) élaboré;</li> <li>▪ Un document décrivant le rôle, les missions et l'organisation de l'institution projetée élaboré (organigramme, fiches de poste, procédures institutionnelles, hypothèses budgétaires et sources de financement possibles...);</li> <li>▪ Au minimum 10 participants ont pris part aux ateliers sur la création de la nouvelle institution (procédures institutionnelles, capacités organisationnelles, partage des activités et des responsabilités, interfaces avec les autres institutions, budget de fonctionnement...);</li> <li>▪ Au minimum 20 personnes des parties prenantes ont pris part au séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile;</li> <li>▪ La stratégie nationale de développement du secteur aérien est élaborée;</li> <li>▪ Un plan d'actions pour la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement du secteur aérien est élaboré et sa mise en œuvre est entamée;</li> <li>▪ Au minimum 30 personnes des administrations et des</li> </ul> |

| Résultats attendus  | Indicateurs objectivement vérifiables   |
|---|---|
|   | parties prenantes ont participé au séminaire d'information sur la stratégie nationale de développement du secteur aérien.   |
| <p>➤ <b>Résultat 2 : Le cadre réglementaire de l'aviation civile est en conformité avec les conventions internationales et rapproché de la législation européenne, notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, gestion du trafic aérien, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un Benchmark sur les conséquences de la libéralisation dans 4 Etats Membres ou dans le cadre d'un accord d'association réalisé et présenté ;</li> <li>▪ Un état des lieux précisant les écarts entre les conventions internationales et la législation européenne d'une part et la législation tunisienne d'autre part et incluant des propositions de mise à jour (mesures correctives) élaboré;</li> <li>▪ Une méthodologie de mise en conformité avec les conventions internationales élaborée;</li> <li>▪ Une méthodologie de rapprochement avec la législation européenne élaborée;</li> <li>▪ Nombre de projets de textes juridiques élaborés ;</li> <li>▪ Nombre de propositions d'amendements de textes juridiques;</li> <li>▪ Nombre de conventions internationales prêtes à être intégrées dans la législation tunisienne;</li> <li>▪ Au minimum 20 participants ont pris part aux ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires ;</li> <li>▪ Une procédure de veille réglementaire élaborée ;</li> <li>▪ Une table de concordance est élaborée.</li> </ul> |
| <p>➤ <b>Résultat 3 : Des plans d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier en matière de sécurité et de sûreté, sont définis et mis en œuvre. Un système d'information est défini.</b></p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un Plan d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques (procédures, check-lists, manuels, guides,...) en matière de sécurité est élaboré et sa mise en œuvre est entamée ;</li> <li>▪ Un Plan d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques en matière de sûreté est élaboré et sa mise en œuvre est entamée ;</li> <li>▪ Nombre de procédures, processus, check-lists, manuels, guides,... amendés ;</li> <li>▪ Nombre de projets de procédures, processus, check-lists, manuels, guides,... élaborés ;</li> <li>▪ Au minimum 30 participants ont pris part aux ateliers et séminaires sur la sécurité et la sûreté ;</li> <li>▪ Un système d'information et de gestion de base de données (SGBD) est défini et dimensionné ;</li> <li>▪ Le gestionnaire de la base de données et les principaux utilisateurs ont été formés ;</li> <li>▪ Au minimum 10 participants ont pris part aux ateliers et</li> </ul>  |

| Résultats attendus  | Indicateurs objectivement vérifiables   |
|---|---|
|   | séminaires sur la définition du système d'information.  |
| <p><b>Résultat 4 : Une stratégie de formation et un plan de formation et de transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens sont élaborés et mis en œuvre</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une stratégie de formation pour les cadres des directions de l'aviation civile élaborée;</li> <li>▪ Un plan de formation pour renforcer les capacités des cadres conçu et sa mise en œuvre est entamée ;</li> <li>▪ Au moins 7 formations au profit des formateurs sont organisées en Tunisie sur les thèmes suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planification et économie du transport aérien, modélisation et prévision du trafic aérien ;</li> <li>○ Réglementation du transport aérien ;</li> <li>○ Supervision de la sécurité aérienne (exploitation technique des aéronefs, navigabilité, exploitation des aéroports, navigation aérienne) ;</li> <li>○ Certification des prestataires de service (exploitants aériens, organismes de maintenance, centres de formation, ANSP et aéroports) ;</li> <li>○ Sûreté de l'aviation civile ;</li> <li>○ Protection de l'environnement et droits des passagers ;</li> <li>○ Recherche et sauvetage.</li> </ul> </li> <li>▪ Au moins 9 formations techniques (ateliers d'au moins 5 personnes) sont organisées en Tunisie au profit : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ des inspecteurs, des contrôleurs, des validateurs (ACC3, RA3, KC3...), des auditeurs ;</li> <li>○ des inspecteurs en marchandises dangereuses ;</li> <li>○ des spécialistes en certification des matériels de sûreté ;</li> <li>○ des spécialistes en droit aérien ;</li> <li>○ des spécialistes en économie du transport aérien ;</li> <li>○ des spécialistes en recherche et sauvetage ;</li> <li>○ des contrôleurs du transport aérien ;</li> <li>○ des contrôleurs aériens ;</li> <li>○ des inspecteurs de navigabilité et des inspecteurs en opérations aériennes.</li> </ul> </li> <li>▪ Deux stages de formation pratique (une semaine pour 5 participants chacun) sont organisés dans des Etats Membres ;</li> <li>▪ 4 visites d'étude (5 participants chacune) sont conduites dans des Etats Membres.</li> </ul> |

#### III.4 Activités :

Les activités du projet de jumelage ont été réparties en quatre composantes. Chaque composante comporte un ensemble de «groupes d'activités» proposées pour atteindre les résultats attendus arrêtés.

**Composante A :** Réorganisation des institutions de l'aviation civile, renforcement des capacités institutionnelles et harmonisation des relations entre la DGAC et l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports ; élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien.

**Composante B :** Mise à jour du cadre réglementaire de l'aviation civile en Tunisie, par la mise en conformité avec les conventions internationales et par son rapprochement avec la législation européenne ; notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, droits des passagers, gestion du trafic aérien, protection de l'environnement, recherche et sauvetage.

**Composante C :** Elaboration et mise en œuvre de plans d'actions pour améliorer les capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté et définition d'un système d'information et de gestion de base de données (SGBD).

**Composante D :** Formation, échange d'expériences et transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens.

**Composante A : Réorganisation des institutions de l'aviation civile, renforcement des capacités institutionnelles et harmonisation des relations entre la DGAC et l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports ; élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien.**

L'analyse de la situation existante et du fonctionnement des institutions de l'aviation civile a confirmé une dispersion (et parfois une redondance) des attributions de l'aviation civile entre les services de la DGAC et la direction de la navigabilité au sein de l'OACA.

L'objectif spécifique de la Composante A est la mise en place d'une nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile qui renforcera la capacité administrative et opérationnelle et établira une limite bien définie entre les attributions de la DGAC et celles de l'OACA.

Par ailleurs, une stratégie nationale de développement du secteur aérien devra être élaborée. Cette stratégie se basera sur les résultats du benchmark qui sera effectué pour évaluer les conséquences de la libéralisation dans certains Etats Membres.

Pour atteindre ce résultat, les groupes d'activités suivants sont proposés :

**Groupe d'activités A1 : Appui à la réorganisation des institutions de l'aviation civile en Tunisie :**

- Analyser la situation actuelle en matière d'organisation et d'accomplissement des attributions de l'aviation civile, clarifier le rôle de chacun des acteurs concernés et vérifier les procédures de fonctionnement ;
- Réviser et actualiser le cadre juridique afin de faciliter la mise en place d'une nouvelle organisation qui renforcera la capacité administrative, l'autonomie financière et l'efficacité opérationnelle des directions de la DGAC et de la direction de la navigabilité au sein de l'OACA, dans leurs attributions respectives ;
- Réaliser une étude économique pour évaluer les possibilités d'équilibre budgétaire d'une nouvelle organisation.

**Groupe d'activités A2 : Appui au développement et à l'amélioration des instruments et des procédures institutionnelles contribuant au recentrage des missions et des attributions et présentation d'un modèle d'organisation pour la Tunisie**

- Présenter un benchmark sur l'organisation de l'aviation civile dans 2 Etats Membres et dans 2 états en voie d'accession ou dans le cadre d'un contrat d'association ;
- Sur cette base, et en fonction des résultats du groupe d'activités A1, proposer un modèle d'administration de l'aviation civile en Tunisie. Ce modèle intégrera le rôle et les missions de l'organisation proposée, un organigramme, les procédures de fonctionnement, les descriptions des fiches de poste, le budget d'investissement et le budget de fonctionnement ;
- Organiser un séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile.

Groupe d'activités A3 : Renforcement des capacités organisationnelles de gestion et de suivi des projets.

- Analyser la situation actuelle en matière de gestion et de suivi des projets et proposition de procédures actualisées ;
- Organiser une information et une sensibilisation au Système de Gestion de la Qualité ;
- Améliorer la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe de l'aviation civile (en liaison avec le groupe d'activités 4 de la composante 3).

Groupe d'activités A4 : Support à l'élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien

- Contribuer à l'élaboration de la stratégie nationale de développement du secteur aérien ;
- Contribuer à la formation des équipes concernées sur les procédures d'actualisation et de révision de la stratégie nationale de développement du secteur aérien ;
- Organiser un séminaire d'information sur la stratégie nationale de développement.

***Composante B : Mise à jour du cadre réglementaire de l'aviation civile en Tunisie, par la mise en conformité avec les conventions internationales et par son rapprochement avec la législation européenne ; notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, gestion du trafic aérien, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage.***

Les principales conventions internationales en matière de sécurité, sûreté et protection de l'environnement ont été ratifiées par le gouvernement tunisien et intégrées dans la législation nationale par les biais de textes législatifs ou réglementaires.

L'objectif spécifique de cette composante est l'harmonisation du cadre réglementaire avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement avec la législation européenne, en particulier en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, gestion du trafic aérien, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage.

Pour atteindre ce résultat, les groupes d'activités suivants sont proposés :

Groupe d'activités B1 : Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard des conventions internationales, notamment en termes de sécurité, sûreté, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage :

- Analyser le cadre réglementaire actuel de l'aviation civile et identifier les incohérences et les lacunes vis-à-vis des conventions internationales ;
- Proposer les actions correctives nécessaires pour résoudre les déficiences constatées ;
- Elaborer des propositions pour les textes réglementaires nécessitant une mise à jour.

Groupe d'activités B2 : Contribution à l'élaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour la mise en conformité avec les conventions internationales :

- Elaborer une stratégie d'intégration des conventions internationales ;
- Proposer des méthodologies pour la mise en conformité avec les conventions internationales ;
- Organiser des séminaires/ ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires.

Groupe d'activités B3 : Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard de la législation européenne, notamment en termes de sécurité, sûreté, Ciel unique/Gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage :

- Elaborer un benchmark sur les conséquences de la libéralisation dans 2 Etats Membres et dans 2 états en voie d'accession ou dans le cadre d'un contrat d'association ;
- Analyser le cadre réglementaire actuel de l'aviation civile et identifier les incohérences et les lacunes vis-à-vis de la législation européenne ;
- Proposer les actions correctives nécessaires pour résoudre les écarts constatés ;
- Elaborer des propositions pour les textes réglementaires nécessitant une mise à jour ;
- Elaborer le tableau de convergence.

Groupe d'activités B4 : Appui à l'élaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour le rapprochement avec la législation européenne :

- Elaborer une stratégie de rapprochement avec les directives européennes et les règlements européens ;
- Proposer des méthodologies pour le rapprochement avec les directives européennes et les règlements européens ;
- Organiser des séminaires/ ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires.

**Composante C : Elaboration et mise en œuvre de plans d'actions pour améliorer les capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté et définition d'un système d'information et de gestion de base de données (SGBD).**

Compte tenu de l'importance du secteur aérien dans l'économie tunisienne, et au regard des nouvelles exigences des conventions internationales et de la législation européenne, notamment en ce qui concerne le renforcement de la sécurité et de la sûreté, l'objectif de la Composante C est de mettre en œuvre des plans d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques ainsi que d'améliorer la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges et d'information, au niveau interne et externe, par la mise en œuvre d'un système global d'information (Ce système sera un outil permettant d'avoir les informations nécessaires en temps réel et de faciliter l'interaction entre les différents intervenants).

Pour atteindre ce résultat, les groupes d'activités suivants sont proposés :

Groupe d'activités C1 : Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sécurité avec celles établies par les autorités européennes :

- Evaluer les processus d'approbation des manuels techniques (MANEX, MGN, manuels d'entretien...) et des spécifications techniques d'exploitation (MNPS, ETOPS, RVSM, PBM,...) ;
- Fournir un appui à la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'aviation civile ;
- Evaluer le système de supervision de la sécurité (résolution des problèmes de sécurité, évaluation des outils et des mécanismes de surveillance...) ;
- Evaluer les processus de certification des prestataires de service (exploitants aériens, organismes de maintenance, centres de formation, ANSP et aéroports).

Groupe d'activités C2 : Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sûreté avec celles établies par les autorités européennes :

- Evaluer la base actuelle réglementaire de la sûreté ;
- Appuyer le rapprochement de la base réglementaire à l'Acquis Communautaire et vérifier sa conformité avec les prescriptions de l'OACI ;
- Evaluer le programme national de sûreté et le programme qualité de la sûreté de l'aviation civile, sur la base d'un échange d'expérience avec l'Union européenne ;
- Fournir un appui à la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- Assister à la conduite des opérations de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile.

Groupe d'activités C3 : Appui à la définition d'un système d'information incluant une base de données :

- Analyser les besoins ;
- Dimensionner le système et ses fonctionnalités ;
- Identifier les interfaces avec les systèmes existants ;

- Préparer l'accréditation et la formation des utilisateurs.

Groupe d'activités C4 : Appui à l'élaboration d'une stratégie pour une interrelation optimale avec le Ciel unique, par exemple une coopération opérationnelle avec le Gestionnaire du réseau ATM, les objectifs de performance, le programme SESAR etc.

**Composante D : Formation, échange d'expériences et transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens**

L'objectif de cette composante est le renforcement, par le biais de la formation, des capacités et des compétences administratives et techniques des cadres de la DGAC et de la direction de la navigabilité au sein de l'OACA, notamment en matière de réglementation, de sécurité, de sûreté, d'accès au marché et de protection de l'environnement.

Pour atteindre cet objectif, les groupes d'activités suivants sont proposés :

Groupe d'activités D1 : Analyser les besoins en formation.

*Dès le début du projet, une analyse des besoins en formation sera entreprise identifiant les besoins par secteur d'activité, différenciant les besoins et soulignant les formations en salle ou sur le terrain.*

- Analyser les formations précédemment dispensées ;
- Préparer les entretiens et les questionnaires pour identifier les besoins et les priorités ;
- Elaborer le plan et le programme de formation.

Groupe d'activités D2 : Développer une stratégie de formation pour l'aviation civile répondant aux besoins du secteur à moyen et à long terme.

*Ce groupe d'activités sera développé en relation avec le groupe d'activités A4 Élaboration d'une stratégie nationale de développement du transport aérien.*

- En fonction des résultats de l'analyse des besoins, préparer une stratégie de formation spécifiant les besoins par type d'activités, les différents types de formations à mettre en œuvre, le profil des formateurs nécessaires, le calendrier et les moyens alloués.
- Cette stratégie devra inclure les nouveaux besoins induits par la mise en œuvre de nouvelles réglementations et les changements attendus dans le secteur de l'aviation civile, en particulier dans le cadre de l'accès au marché.

Groupe d'activités D3 : Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation pour renforcer les capacités administratives, techniques et opérationnelles des cadres de la DGAC en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens :

- Au moins 7 formations sont organisées en Tunisie au profit des formateurs sur les thèmes suivants :
  - Planification et économie du transport aérien, modélisation et prévision du trafic aérien ;
  - Réglementation du transport aérien ;
  - Supervision de la sécurité aérienne (exploitation technique des aéronefs, navigabilité, exploitation des aérodromes, navigation aérienne) ;



- Sûreté de l'aviation civile ;
  - Protection de l'environnement et droits des passagers ;
  - Certification des prestataires de service (exploitants aériens, organismes de maintenance, centres de formation, ANSP et aérodrômes) ;
  - Recherche et sauvetage.
- Au moins 9 formations techniques sont organisées en Tunisie au profit des cadres de la DGAC :
- des inspecteurs, des contrôleurs, des validateurs (ACC3, RA3, KC3...), des auditeurs ;
  - des inspecteurs en marchandises dangereuses ;
  - des spécialistes en certification des matériels de sûreté ;
  - des spécialistes en droit aérien ;
  - des spécialistes en économie du transport aérien ;
  - des spécialistes en recherche et sauvetage ;
  - des contrôleurs du transport aérien ;
  - des contrôleurs aériens ;
  - des inspecteurs de navigabilité et des inspecteurs en opérations aériennes.
- (1 atelier par spécialité pour au moins 5 personnes)

Groupe d'activités D4 : Organiser 4 visites d'étude et 2 formations pratiques destinées aux cadres de la DGAC dans des Etats Membres

Deux stages de formation pratique (une semaine 5 participants chacun) sont organisés dans des Etats Membres.

4 visites d'étude (5 participants chacune) sont conduites dans des Etats Membres.

Séminaire de lancement du projet

Un séminaire de lancement du projet sera organisé dans les semaines qui suivront la prise de fonction du CRJ. Il réunira des représentants des administrations et institutions partenaires concernées afin de manifester l'importance du projet et de mobiliser les énergies en vue de la réalisation des objectifs.

Le séminaire sera animé par les deux chefs de projet et sera l'occasion de présenter les grandes lignes du projet.

Séminaire de clôture du projet

Il sera organisé quelques jours avant la fin de la période de mise en œuvre du projet et réunira des représentants des administrations et institutions partenaires.

Il sera animé par les deux chefs de projet et sera l'occasion de présenter les principaux résultats du jumelage.

### **III.5 Moyens et apports de l'administration du partenaire de l'Etat Membre :**

#### **III.5.1. Profil et tâches du chef de projet**

Le Chef de projet doit être un haut fonctionnaire ou agent assimilé au sein d'une institution de l'aviation civile en mesure de mener un dialogue opérationnel au niveau politique. Son niveau de responsabilité doit lui permettre de faire appel à des experts à court terme pour soutenir la mise en œuvre efficace du projet et obtenir un appui total de la part des plus hautes instances du pays bénéficiaire.

Le chef de projet doit être en mesure d'utiliser convenablement la langue française ou la langue anglaise pour la lecture, la conversation et la rédaction.

Le chef de projet doit pouvoir être disponible pour le projet au minimum trois jours par mois avec une visite sur le terrain au moins tous les trois mois pour participer aux comités de pilotage du projet.

Sa mission dans le projet consiste notamment à :

- Diriger et superviser la mise en œuvre des différentes composantes du projet de jumelage ;
- Assurer et garantir la mobilisation d'experts aux profils adéquats répondant aux besoins du projet ;
- Veiller à la rédaction des rapports intérimaires trimestriels et du rapport final à soumettre à l'autorité contractante, ces rapports devant toucher aussi bien l'aspect financier que l'aspect thématique ;
- Organiser, conjointement avec son homologue chef de projet tunisien, les réunions du Comité de pilotage. Le Comité de pilotage, appelé à se réunir chaque trimestre, a pour mission de faire le point sur l'état d'avancement du projet, de statuer sur la conformité des résultats par rapport au calendrier prévisionnel et de décider des actions à entreprendre pendant le trimestre suivant.

En outre, le chef de projet est par ailleurs impliqué particulièrement dans le processus d'instauration de liens durables entre la DGAC et la direction de la navigabilité au sein de l'OACA et les organismes homologues dans l'UE. Il est particulièrement impliqué dans le choix et la facilitation de l'organisation des visites d'étude et des stages de formation des cadres de la DGAC et de la direction de la navigabilité au sein de l'OACA.

#### **III.5.2. Profil et tâches du CRJ**

Le CRJ doit être un cadre expérimenté faisant partie d'une institution de l'aviation civile établie dans un des Etats Membres.

##### Formation :

Le CRJ doit avoir un grade équivalent au niveau universitaire dans le domaine de l'aviation civile et avoir une expérience dans au moins deux secteurs de l'aviation civile (sécurité, sûreté, navigabilité, transport aérien,...) et disposer d'une bonne connaissance active du français ou de l'anglais.

Références et compétences :

***Expérience considérée comme indispensable :***

- Ayant au moins 10 ans d'expérience professionnelle générale dans le transport aérien (accès au marché, sécurité, sûreté, protection de l'environnement) ;
- Membre d'une institution de l'aviation civile avec au moins une expérience de 5 ans ;
- Ayant au moins 5 ans d'expérience spécialisée comme chef d'équipe d'un projet dans l'aviation civile (expérience d'encadrement) ;
- Bonne connaissance de l'Acquis Communautaire et des règles de l'OACI en matière de transport aérien, sécurité, sûreté et protection de l'environnement ;
- Expérience en management d'équipes de cadres ou d'experts et animation de groupes de travail ;
- Bonne connaissance de l'aviation civile, en particulier sur le plan de la mise en œuvre des stratégies et du fonctionnement des structures institutionnelles ;
- Bonnes capacités relationnelles et de communication ;
- Ayant une bonne maîtrise des outils informatiques et de communication (traitement de texte, Excel, Power point, web site,...).

***Expériences considérées comme des atouts supplémentaires :***

- Ayant une bonne connaissance comparative des systèmes d'autres EM, notamment, des institutions en charge de l'aviation civile ;
- Ayant participé aux travaux de l'OACI et de EASA (comités) ;
- Ayant une expérience dans les programmes d'adhésion ou d'association et/ou dans les programmes euro-méditerranéens ;
- Connaissance des instruments et des procédures européennes.

***Tâches :***

Le Conseiller Résident de Jumelage « CRJ » est recruté pour assister la DGAC dans la gestion et l'exécution du projet. Sa mission consiste notamment en :

- La coordination des différentes interventions des experts lors de leurs visites techniques et au moment du déroulement des actions ;
- La mise en place des comités, commissions et groupes de travail nécessaires au bon déroulement du projet ;
- L'organisation des ateliers de travail et de formation ainsi que des visites d'étude et des stages de formation ;
- La coordination du pilotage du projet et l'élaboration des rapports de suivi intermédiaires ;
- Le suivi des activités réalisées par les experts court /moyen terme et la coordination de l'élaboration des documents et rapports techniques requis ;
- La préparation et la mise en œuvre des actions d'information et de communication sur le projet et ses réalisations.

Il doit de ce fait travailler au quotidien avec le personnel de la DGAC et celui de la direction de la navigabilité au sein de l'OACA pour mettre en œuvre les activités du projet. Il

doit assurer la coordination avec les différentes structures impliquées du côté tunisien et du côté européen ainsi qu'avec l'UGP3A.

Le CRJ sera secondé par un(e) assistant(e) à temps plein qui sera recruté(e) localement, après l'attribution du contrat, et qui sera rétribué(e) sur le budget du contrat de jumelage, conformément aux règles en vigueur. A ce stade, son C.V. ne doit pas faire partie de la proposition de l'Etat Membre. La personne qui exercera ces fonctions et qui devra justifier d'une connaissance des institutions et de l'appareil administratif tunisien sera chargée du secrétariat du CRJ, mais aussi, le cas échéant, des travaux de traduction et d'interprétariat au jour le jour et de travaux généraux liés au projet.

### **Durée de la mission du CRJ**

La mission du CRJ sera effectuée sur une période de 24 mois à plein temps en Tunisie (à Tunis). Durant cette période, le CRJ assurera la gestion du projet et accomplira les tâches qui lui sont confiées.

### **III.5.3. Profil et tâches des experts à court terme**

Les Etats-Membres peuvent proposer, selon la nature des activités spécifiques définies par le projet, de confier la réalisation des tâches d'expertise soit à un seul expert, soit à des équipes de 2 ou plusieurs experts différents.

Ces experts courts termes doivent être des fonctionnaires ou des agents assimilés de l'Etat membre, ou être issus d'un organisme mandaté, possédant une solide expérience des textes réglementaires internationaux ainsi que des textes relatifs à l'UE et de leur implémentation, et avoir les compétences, la formation et l'expérience suivantes :

- Des diplômes universitaires d'universités reconnues dans les domaines opérationnels de l'aviation civile : sécurité, sûreté, protection de l'environnement, transport aérien, navigation aérienne... Dans le cas où l'expert ne possède pas ce type de diplômes, il devra être démontré que cet expert a obtenu un niveau de compétences équivalent grâce à l'expérience acquise dans son domaine de compétence ;
- Au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans l'aviation civile dans le domaine concerné ;
- Une excellente connaissance des acteurs de l'aviation civile que sont la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI), l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA), Eurocontrol....
- La maîtrise du français ou de l'anglais, l'habileté démontrée à préparer des rapports ou des documents similaires, la facilité à transmettre ses connaissances ;
- Bonnes capacités d'analyse et de conseil y compris dans un nouveau contexte ;
- Expérience de terrain des projets de coopération et d'assistance technique ;
- Aptitudes pédagogiques.

Les experts court terme se subdiviseront en deux catégories :

- Des experts clés accompagnant le projet durant toute la période de sa réalisation pour appuyer le Chef de Projet et le Conseiller Résident de Jumelage dans leurs domaines de compétences respectifs ;

- Des experts qui interviendront au cours de missions ponctuelles en Tunisie pour conduire des ateliers de travail, animer des séminaires ou mener des actions de formation sur des thèmes ciblés au profit du personnel en charge du cadre opérationnel.

Sont considérés comme experts clés ou experts principaux, au sens du manuel de jumelage, les experts travaillant dans les domaines suivants :

- Réforme de l'administration et des institutions de l'aviation civile ;
- Implémentation de la législation de l'aviation civile et de la réglementation technique ;
- Réglementation et économie du transport aérien
- Sécurité de l'aviation civile, y compris supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne ;
- Sûreté de l'aviation civile ;
- Protection de l'environnement ;
- Systèmes d'information et de documentation ;
- Formation.

Le tableau ci-après présente le profil des experts sollicités pour mettre en œuvre les activités du projet.

| N°   | Activités indicatives  | Profil des experts clés   |
|--|--|---|
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 1 : Une nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile et une stratégie nationale de développement du secteur aérien sont élaborées</b></p> |  |   |
| A.1  | Appui à la réorganisation des institutions de l'aviation civile en Tunisie   | <p><b><i>ECT 1 Experts en réforme de l'administration de l'aviation civile, en planification et en stratégie</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation supérieure dans un domaine lié à l'aviation civile : sciences économiques, législation et gestion ;</li> <li>• Au moins 5 ans d'expérience professionnelle générale dans le domaine du transport aérien ;</li> <li>• Avoir contribué à la rédaction d'une stratégie de développement du secteur aérien ;</li> <li>• Au moins une expérience dans l'organisation institutionnelle de l'aviation civile.</li> </ul> |
| A.2.   | Appui au développement et à l'amélioration des instruments et des procédures institutionnelles contribuant au recentrage des missions et des attributions et présentation d'un modèle d'organisation pour la Tunisie |   |
| A.3.   | Renforcement des capacités organisationnelles de gestion et de suivi des projets   |   |
| A.4  | Support à l'élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien   |   |

| N°   | Activités indicatives  | Profil des experts clés   |
|--|--|---|
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 2 : Le cadre réglementaire de l'aviation civile est en conformité avec les conventions internationales et rapproché de la législation européenne, notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, gestion du trafic aérien, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage</b></p> |  |   |
| B.1  | Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard des conventions internationales, notamment en termes de sécurité, sûreté, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage   | <p><b><i>ECT2 Experts en législation aérienne connaissant bien la législation européenne et les conventions internationales</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation supérieure de juriste ;</li> <li>• Connaissance en économie du transport aérien ;</li> <li>• Spécialisation dans le secteur aérien avec une connaissance des processus de sécurité, de gestion du trafic aérien, de sûreté, accès au marché, droits des passagers et protection de l'environnement ;</li> <li>• Connaissance approfondie des Conventions internationales, de l'Acquis Communautaire et des instruments obligatoires de l'OACI ;</li> <li>• Connaissance du dispositif et des techniques de transposition et d'intégration ;</li> <li>• Au moins une expérience dans la transposition de l'Acquis Communautaire dans le domaine de l'aviation civile ;</li> <li>• Minimum 5 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation civile.</li> </ul> |
| B.2  | Elaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour la mise en conformité avec les conventions internationales  |   |
| B.3  | Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard de la législation européenne, notamment en termes de sécurité, sûreté, Ciel unique/gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage |   |
| B.4  | Appui à l'élaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour le rapprochement avec la législation européenne   |   |
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 3: Des plans d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier en matière de sécurité et de sûreté sont définis et mis en œuvre. Un système d'information est défini</b></p>  |  |   |
| C.1  | Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sécurité avec celles établies par les autorités européennes   | <p><b><i>ECT 3 Experts en sécurité et sûreté</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etre diplômé d'une école de l'aviation civile avec 5 ans d'expérience ou avoir 10 ans d'expérience équivalente dans les domaines de l'aviation civile ;</li> <li>• Connaissance approfondie de la réglementation internationale en matière d'aviation civile (sécurité,</li> </ul>  |
| C.2  | Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sûreté avec celles établies par les autorités européennes   |   |

| N°   | Activités indicatives   | Profil des experts clés  |
|--|---|--|
|  |   | <p>sûreté, navigabilité,...) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaissances approfondies des Conventions internationales et des instruments obligatoires de l'OACI ;</li> <li>• Bonne connaissance des problématiques et des procédures de sécurité aérienne, de navigabilité, de navigation aérienne et de sûreté ;</li> <li>• Bonne connaissance du fonctionnement de l'AESA.</li> </ul>               |
| C.3  | Appui à la définition d'un système d'information incluant une base de données   | <p><b>ECT 4 Expert spécialisé en systèmes d'information</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diplômé en IT et en systèmes d'information (Master) ;</li> <li>• Expérience en réglementation européenne et dans le secteur aérien ;</li> <li>• Expérience en création et en gestion de bases de données et de systèmes d'aide à la décision informatisée ;</li> <li>• Minimum 5 ans d'expérience.</li> </ul> |
| C.4.   | Appui à l'élaboration d'une stratégie pour une interrelation optimale avec le Ciel unique, par exemple une coopération opérationnelle avec le Gestionnaire du réseau ATM, les objectifs de performance, le programme SESAR etc.                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation supérieure de juriste ;</li> <li>• Connaissance approfondie de la réglementation Ciel unique (et notamment les accords coopératifs entre le gestionnaire du Réseau ATM et les pays tiers) ;</li> </ul>  |
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 4 : Une stratégie de formation et un plan de formation et de transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens sont élaborés et mis en œuvre</b></p> |   |  |
| D.1.   | Analyser les besoins en formation   | <p><b>ECT 5 Expert en formation</b></p>  |
| D.2.   | Développer une stratégie de formation pour l'aviation civile répondant aux besoins du secteur à moyen et à long terme   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etre diplômé d'une école de l'aviation civile d'expérience avec 5 ans d'expérience ou avoir 15 ans d'expérience équivalente dans les domaines de l'aviation civile ;</li> </ul>   |
| D.3  | Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation et un système de suivi pour renforcer les capacités administratives, techniques et opérationnelles des cadres de la DGAC en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins 5 ans d'expérience spécialisée dans un centre d'enseignement et de formation sur le transport aérien ;</li> </ul>  |

| N°  | Activités indicatives  | Profil des experts clés   |
|-----|--|---|
| D.4 | Organiser 2 formations pratiques et 4 visites d'étude destinées aux cadres de la DGAC dans des Etats Membres | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Familiarisé avec les procédures de formation de l'OACI ;</li> <li>• Une expérience spécifique dans le domaine de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement serait un atout ;</li> <li>• Minimum 5 ans d'expérience dans le secteur aérien.</li> </ul> |

#### IV . Cadre institutionnel

Le présent projet de jumelage est à réaliser dans le cadre du Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition (P3AT) convenu entre le Gouvernement tunisien et l'Union européenne pour renforcer le partenariat engagé entre la Tunisie et l'Union européenne et contribuer à la réussite de la transition démocratique.

Le P3AT vise à renforcer la capacité des administrations et institutions publiques ainsi que les acteurs de la société civile pour la réussite de la transition démocratique, la mise en œuvre de l'Accord d'Association et du Plan d'Action de la Politique Européenne de Voisinage (PEV), en consolidant les réformes et les appuis institutionnels nécessaires au processus démocratique ainsi que la croissance durable et inclusive.

Les autorités de tutelle du programme sont la Commission européenne et le Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale, coordinateur national des projets financés dans le cadre de la PEV.

La gestion du programme est assurée par une Unité de Gestion, UGP3A.

L'institution bénéficiaire du projet de jumelage est le Ministère du Transport. Les départements directement concernés sont la Direction Générale de l'Aviation Civile, ainsi que la direction de la Navigabilité au sein de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports.

#### V . Budget

Le budget du jumelage est limité à **1.200.000 euros** (contribution éligible au titre d'un financement sous le P3AT).

#### VI . Modalités de mise en œuvre

Afin de soutenir le projet et assurer les conditions permettant l'atteinte des résultats prévus, un ensemble de mécanismes institutionnels et organisationnels sont prévus pour assurer la coordination, le suivi et le pilotage nécessaires.



**VI.1. Organisme de mise en œuvre responsable de la passation de marché et de la gestion financière :**

**Autorité contractante :**

**Ministère du Développement, de  
l'Investissement et de la Coopération  
Internationale**

**Mr. Salem AKROUT**

Directeur Général de l'UGP3A

Adresse : Boulevard de la terre, Immeuble  
SOTRAPIL, 1003 Tunis

Tel.: + 216 71 822 559

Fax: + 216 71 822 539

E-mail : [directeur@ugp3a.gov.tn](mailto:directeur@ugp3a.gov.tn)

**VI.2. Principal organisme homologue dans le pays bénéficiaire :**

La Direction Générale de l'Aviation Civile du Ministère du Transport est responsable de la mise en œuvre du projet. Elle assure, à ce titre, la préparation, la mise en œuvre et le suivi des activités du projet. A cet effet, elle mettra à la disposition du projet les moyens humains et matériels nécessaires à l'exécution et à la réussite du jumelage.

Le chef de projet

Le chef de projet côté tunisien est le Directeur Général de l'Aviation Civile. Il travaillera en collaboration étroite avec le chef de projet de l'Etat Membre et le Conseiller Résident de Jumelage. Ils feront régulièrement le suivi de l'avancement des activités du projet de jumelage et apporteront tout l'appui nécessaire pour aplanir les difficultés qui risquent de porter préjudice à la bonne marche du projet.

**Chef de Projet :**

**Mr. Habib El MEKKI**

Directeur Général

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère du Transport

15, avenue Kheireddine Pacha

1002 Tunis-

Tunisie

Tél. : +216 71906563

Fax : +216 71906571

E-mail : [habib.elmekki@mt.gov.tn](mailto:habib.elmekki@mt.gov.tn)

Homologue du Conseiller Résident de Jumelage

La Chef de service du transport aérien, au sein de la DGAC, est désignée comme étant l'homologue du CRJ. Elle sera notamment en charge de coordonner avec le CRJ les actions relevant de la partie tunisienne du jumelage et d'assurer le lien avec les cadres ou groupes de travail tunisiens correspondants et les experts-clés du jumelage.

L'homologue tunisien du CRJ aura à aider le CRJ à assurer la coordination générale du projet, à planifier et à diriger l'exécution de ses activités (missions des experts en Tunisie, séminaires et ateliers de formation en Tunisie, voyages d'étude et stages de formation dans les Etats Membres).

**Homologue du CRJ :**

**Mlle. Yamina JLAIEL**

Chef de service

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère du Transport

15, avenue Kheireddine Pacha

1002 Tunis-

Tunisie

Tél. : +216 94 897 800

Fax : +216 71 906 571

E-mail : [yamina.jlaiel@mt.gov.tn](mailto:yamina.jlaiel@mt.gov.tn)

La DGAC installera le CRJ et son assistant(e) dans des bureaux adéquatement équipés pour toute la durée du projet. Ces bureaux seront disponibles dès l'arrivée du CRJ. Elle fournira les conditions adéquates pour permettre aux experts d'accomplir leurs missions dans les meilleures conditions.

**VI.3. Autres éléments de mise en œuvre :**

**Langue de travail**

Toutes les communications officielles concernant le projet, seront rédigées en français. Les rapports intermédiaires de suivi du projet seront rédigés en français et les comités de pilotage seront menés en français et/ou en anglais.

Les experts court et moyen termes pourront travailler en français ou en anglais. Les rapports techniques relatifs à ces travaux pourront être rédigés dans l'une des deux langues. Les experts doivent de ce fait avoir une bonne maîtrise de la langue française ou de la langue anglaise pour la lecture et la conversation et de préférence pour la rédaction.

**Eléments méthodologiques**

La méthodologie proposée pour la mise en œuvre du présent projet repose sur les principes suivants :

- Chaque composante du projet est composée de groupes d'activités proposées pour atteindre les résultats attendus du jumelage. Dans chaque groupe, les activités sont décrites à titre indicatif ;
- Une matrice de la convergence réglementaire sera développée pour assurer un suivi régulier du processus de rapprochement réglementaire avec la législation européenne ;
- Des actions de formation du personnel travaillant à la DGAC et à la Direction de la navigabilité au sein de l'OACA constituent un appui essentiel à la modernisation du cadre opérationnel de l'aviation civile et au renforcement de ses capacités

administratives et techniques. Les domaines et les thèmes de formation seront précisés suite aux différentes missions d'expertise prévues ;

- Les visites d'études et les stages de formation dans des organismes similaires dans l'UE seront d'un apport bénéfique pour s'informer des pratiques courantes dans le domaine de l'aviation civile et pour accompagner la réalisation des différentes activités du jumelage. Le programme des visites ainsi que le choix des organismes devront en tenir compte.

### **Groupes de travail**

Des groupes de travail seront créés pour la mise en œuvre des choix stratégiques et le suivi des différentes activités du projet de jumelage. Ils seront appuyés par le CRJ et les experts clefs pour la planification et la mise en œuvre. Les tâches principales relevant de la partie tunisienne sont essentielles pour l'atteinte des résultats du jumelage.

### **Comité de Pilotage du projet :**

Un comité de pilotage du projet sera constitué et se réunira trimestriellement pendant toute la durée du projet pour s'entretenir sur l'avancement du projet, vérifier la réalisation des objectifs et résultats et discuter des actions à entreprendre.

Ledit comité dont la composition finale et les modalités de fonctionnement seront définies dans le contrat de jumelage, réunira notamment :

- Les deux chefs de projet (co-présidents) ;
- Le Conseiller Résident de Jumelage, son homologue et son assistant ;
- Le représentant de la Délégation de l'Union européenne en Tunisie ;
- Le représentant de l'UGP3A ;
- Le cas échéant, les experts court terme présents en Tunisie au moment de la réunion au titre d'une mission d'expertise et le représentant de toute autre structure, susceptibles d'apporter un éclairage adéquat aux débats.

## **VII. Calendrier indicatif de mise en œuvre (indicatif)**

**VII.1. Lancement de l'appel à propositions : Juin 2015**

**VII.2. Début des activités du projet : Janvier 2016**

**VII.3. Achèvement du projet : Janvier 2018**

**VII.4. Durée de la période de mise en œuvre : 24 mois**

## VIII . Durabilité du projet

La principale caractéristique d'un projet de jumelage réside dans le fait qu'il vise à **obtenir** des résultats spécifiques et garantis.

Il permet aussi d'établir des relations de longue durée entre les Etats Membres actuels et futurs et met les pays candidats en contact avec la diversité des pratiques à l'intérieur de l'Union.

Les partenaires de jumelage **s'engagent** à atteindre les résultats obligatoires et pas seulement à fournir les moyens pour y parvenir.

À l'issue du projet, une nouvelle organisation ou un système adapté doit fonctionner sous la seule responsabilité du pays bénéficiaire qui conserve la propriété du projet.

Les **résultats** d'un projet de jumelage (résultats obligatoires) doivent être **maintenus** comme un atout permanent dans l'administration bénéficiaire même après la fin de la mise en œuvre du projet de jumelage. Ceci présuppose la mise en place par l'administration bénéficiaire de mécanismes efficaces pour diffuser et consolider les résultats du projet.

Les activités du projet contribueront à la mise en place d'un cadre institutionnel et réglementaire moderne, en conformité avec les nouvelles exigences des conventions internationales et de la législation européennes.

Aussi, la durabilité du projet est garantie par la nature même de ses activités qui visent à apporter, entre autres, des améliorations dans l'organisation des différentes institutions concernées et dans la qualité de leur coopération en les dotant de nouveaux outils et méthodes de travail et ce essentiellement à travers un transfert d'expertise et un échange de savoir faire durables (accompagnement institutionnel/ encadrement, formation de formateurs,...).

## IX . Questions transversales

### **Égalité des chances :**

Dans sa phase d'élaboration, de mise en place et d'exécution, le projet et les membres de son personnel veilleront au respect du principe de l'égalité des femmes et des hommes, de combattre toute forme de discrimination et d'inégalité basées sur le sexe, par référence à l'état matrimonial ou familial et d'élaborer des instruments et stratégies fondées sur une approche intégrée de la dimension humaine et des compétences.

Les hommes et les femmes des différentes directions de la DGAC disposent des mêmes chances pour participer aux activités du projet.

### **Environnement :**

La progression ininterrompue de la mobilité pèse lourdement sur les systèmes de transport. Il en résulte des engorgements, en particulier dans le domaine de la circulation routière et aérienne, qui nuisent à l'efficacité économique, accroissent la consommation de carburant et aggravent la pollution.

Au niveau mondial, les transports aériens contribuent à l'effet de serre et à l'appauvrissement

de la couche d'ozone.

Au niveau régional, ils contribuent à l'acidification, à la formation d'ozone et à l'eutrophisation. Au niveau local, autour des aéroports, les transports aériens sont en partie la cause de la pollution sonore et atmosphérique.

Les mesures qui seront prises, notamment en cas de modification ou d'adoption de textes réglementaires, devront l'être dans le respect du droit tunisien de l'environnement et du droit européen.

Les activités du projet seront sans incidences sur l'environnement.

## **X . Conditionnalité et échelonnement**

Ce projet de jumelage n'est pas soumis à des conditions particulières pour démarrer. Néanmoins il est important de noter que certaines activités du projet sont interdépendantes.

En effet, les activités d'élaboration de plans d'actions doivent être programmées suffisamment à l'avance par rapport aux activités de mise en œuvre qui en découlent. Cette programmation permettra de valider les plans d'actions y compris la pertinence des activités de mise en œuvre.

Aussi, certaines activités à réaliser dans le cadre du projet sont tributaires d'un travail d'adaptation et de validation qui incombe à la partie bénéficiaire. De ce fait, l'intervention des experts de l'institution jumelle devra en tenir compte.

Une coordination entre les différentes activités est nécessaire pour une réalisation adéquate et cohérente du projet de jumelage, d'autant plus que certaines activités doivent respecter un ordre chronologique de réalisation, d'autres peuvent être menées en parallèle.

Cette coordination sera assurée en étroite collaboration entre les institutions jumelles.

Il est à noter que ce projet ne pourra démarrer et être mené dans de bonnes conditions que si les cadres de la DGAC et de la direction de la navigabilité au sein de l'OACA, homologues des experts européens, ont été mobilisés, informés et sensibilisés sur l'intérêt et les bénéfices d'un tel projet pour l'administration tunisienne de l'aviation civile.

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| <b>APPUI AU RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE</b>   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Objectif général</b>   | <b>Indicateurs objectivement vérifiables</b>   | <b>Sources de vérification</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contribuer à la restructuration des institutions de l'aviation civile (Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction de la Navigabilité au sein de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports) par la mise en place d'une organisation adéquate qui favorisera la gouvernance du secteur aérien, la conformité avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement avec la réglementation européenne, ainsi que le développement et l'amélioration de leurs performances et de leurs capacités opérationnelles dans le secteur aérien, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d'accès au marché, de droits des passagers, de protection de l'environnement, de recherche et de sauvetage.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de rétention des aéronefs tunisiens à l'étranger diminué</li> <li>• Taux d'inspection des aéronefs étrangers dans les aéroports tunisiens augmenté</li> <li>• Nombre d'inspecteurs maîtrisant des procédures d'inspection augmenté</li> <li>• Nombre d'accidents impliquant des aéronefs tunisiens réduit</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Données statistiques nationales</li> <li>-Rapport d'activité de la DGAC</li> <li>-Rapport d'activité de l'OACA</li> <li>-Rapports d'audit OACI</li> </ul> |

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Objectif spécifique   | Indicateurs objectivement vérifiables   | Sources de vérification   | Hypothèses conditionnalités / préalables   |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Appuyer l'administration et les institutions de l'aviation civile dans la mise en place d'une nouvelle organisation clarifiant le rôle de chacun des acteurs et leur complémentarité, la définition d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien, la mise en conformité du cadre réglementaire avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement avec la législation européenne ; permettant l'amélioration des performances en termes de sécurité, sûreté, gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un décret de création d'une structure indépendante chargée de l'administration de l'aviation civile (attributions, organisation, budget) élaboré et validé</li> <li>▪ La stratégie nationale du transport aérien et des aéroports est élaborée et validée</li> <li>▪ Nombre des textes réglementaires proposés pour l'intégration des conventions internationales ou pour le rapprochement avec les normes européennes</li> <li>▪ Nombre des textes réglementaires nationaux analysés avec proposition des amendements nécessaires</li> <li>▪ Les plans d'actions en matière de sécurité, sûreté et protection de l'environnement élaborés et leur mise en œuvre entamées</li> <li>▪ Un système d'information et de gestion de base de données (SGBD) est défini et dimensionné</li> <li>▪ Les cadres des directions concernées formés en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ JORT</li> <li>▪ Documents de stratégie</li> <li>▪ Plans d'action</li> <li>▪ Rapport d'activité du Ministère du Transport</li> <li>▪ Rapport d'activité de la DGAC</li> <li>▪ Rapports trimestriels</li> <li>▪ Rapports des experts</li> <li>▪ Supports de formation</li> <li>▪ Site Web</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Finalisation de la création d'une nouvelle structure chargée de l'administration de l'aviation civile</li> <li>-Projets de modification de textes existants et de nouveaux textes finalisés</li> <li>-Allocation des ressources nécessaires pour la mise en place de la nouvelle organisation</li> </ul> |

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Résultats minimums attendus   | Indicateurs objectivement vérifiables  | Sources de vérification   | Hypothèses conditionnalités / préalables  |
|---|--|---|---|
| <p>➤ <b>Résultat 1 : Une nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile et une stratégie nationale de développement du secteur aérien sont élaborées</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le dossier de création d'une structure indépendante chargée des attributions de l'aviation civile (présentation des diverses possibilités, analyse SWOT, Benchmarking de l'organisation existante dans 4 états membres ou dans le cadre d'un accord d'association) élaboré</li> <li>▪ Un document décrivant le rôle, les missions et l'organisation de l'institution projetée élaboré (organigramme, fiches de poste, procédures institutionnelles, hypothèses budgétaires et sources de financement possibles)</li> <li>▪ Au minimum 10 participants ont pris part aux ateliers sur la création de la nouvelle institution (procédures institutionnelles, capacités organisationnelles, partage des activités et des responsabilités, interfaces avec les autres institutions, budget de fonctionnement...)</li> <li>▪ Au minimum 20 personnes des parties prenantes ont pris part au séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile</li> <li>▪ La stratégie nationale de développement du secteur aérien est élaborée</li> <li>▪ Un plan d'actions pour la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement du secteur aérien est élaboré et sa mise en</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dossier de création d'une structure indépendante</li> <li>▪ Rapport décrivant le benchmark</li> <li>▪ Projet de décret portant la création de la structure et décrivant les attributions</li> <li>▪ Rapports trimestriels</li> <li>▪ Rapports des experts.</li> <li>▪ Documents récapitulatifs des travaux des séminaires/ateliers et visites d'étude</li> <li>▪ Rapports de mission des visites d'étude</li> <li>▪ Rapports des formateurs et fiches d'évaluation des formations</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Stabilité politique</li> <li>-Validation de la création d'une nouvelle structure chargée de l'aviation civile</li> <li>-Projets de modification des textes existants et validation des nouveaux textes par les instances compétentes chargées de la législation et des normes</li> <li>-Allocation des ressources nécessaires pour la mise en place de la nouvelle organisation</li> <li>-Validation de la nouvelle stratégie nationale de développement du transport aérien</li> </ul> |



## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Résultats minimums attendus   | Indicateurs objectivement vérifiables   | Sources de vérification  | Hypothèses conditionnalités / préalables  |
|---|---|--|---|
|   | <p>œuvre est entamée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Au minimum 30 personnes des administrations et des parties prenantes ont participé au séminaire d'information sur la stratégie nationale de développement du secteur aérien</li> </ul>  |  |   |
| <p>➤ <b>Résultat 2 : Le cadre réglementaire de l'aviation civile est en conformité avec les conventions internationales et rapproché de la législation européenne, notamment en matière de sécurité, sûreté, accès au marché, gestion du trafic aérien, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un Benchmark sur les conséquences de la libéralisation dans 4 Etats Membres ou dans le cadre d'un accord d'association réalisé et présenté</li> <li>▪ Un état des lieux précisant les écarts entre les conventions internationales et la législation européenne d'une part et la législation tunisienne d'autre part et incluant des propositions de mise à jour (mesures correctives) élaboré</li> <li>▪ Une méthodologie de mise en conformité avec les conventions internationales élaborée</li> <li>▪ Une méthodologie de rapprochement avec la législation européenne élaborée</li> <li>▪ Nombre de projets de textes juridiques élaborés</li> <li>▪ Nombre de propositions d'amendements de textes juridiques</li> <li>▪ Nombre de conventions internationales prêtes à être intégrées dans la législation tunisienne</li> <li>▪ Au minimum 20 participants ont pris part aux ateliers sur les aspects législatifs et</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rapport décrivant le benchmark</li> <li>▪ Rapports trimestriels</li> <li>▪ Rapports des experts</li> <li>▪ Méthodologies élaborées et commentées</li> <li>▪ Projets de textes législatifs et réglementaires</li> <li>▪ Documents récapitulatifs des travaux des séminaires/ateliers</li> <li>▪ Rapport décrivant la veille réglementaire et son fonctionnement</li> <li>▪ Table de concordance entre la législation tunisienne et l'UE Acquis Communautaire</li> <li>▪ Rapports MASC</li> <li>▪ Rapports EUROMED</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Projets de modification des textes existants et des nouveaux textes validés par les instances compétentes chargées de la législation et des normes</li> <li>-Allocation des ressources humaines pour la réalisation des activités relatives au résultat</li> <li>-Disponibilité et implication des homologues tunisiens dans la mise en conformité et le rapprochement</li> </ul> |

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Résultats minimums attendus  | Indicateurs objectivement vérifiables  | Sources de vérification   | Hypothèses conditionnalités / préalables  |
|--|--|---|---|
|  | <p>réglementaires</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une procédure de veille réglementaire élaborée</li> <li>▪ Une table de concordance est élaborée</li> </ul>  |   |   |
| <p><b>Résultat 3 : Des plans d’actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier en matière de sécurité et de sûreté, sont définis et mis en œuvre. Un système d’information est défini</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un Plan d’actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques (procédures, checklists, manuels, guides,...) en matière de sécurité est proposé, et sa mise en œuvre est entamée</li> <li>▪ Un Plan d’actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques en matière de sûreté est proposé et sa mise en œuvre est entamée</li> <li>▪ Nombre de procédures, processus, checklists, manuels, guides,... amendés</li> <li>▪ Nombre de projets de procédures, processus, checklists, manuels, guides,... élaborés</li> <li>▪ Au minimum 30 participants ont pris part aux ateliers et séminaires sur la sécurité et la sûreté</li> <li>▪ Un système d’information et de gestion de base de données (SGBD) est défini et dimensionné</li> <li>▪ Le gestionnaire de la base de données et les principaux utilisateurs ont été formés</li> <li>▪ Au minimum 10 participants ont pris part aux ateliers et séminaires sur la définition du système d’information</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rapport d’activité du Ministère du Transport.</li> <li>▪ Rapport d’activité de la DGAC</li> <li>▪ Rapports MASC</li> <li>▪ Rapports EUROMED</li> <li>▪ Rapports trimestriels</li> <li>▪ Rapports des experts</li> <li>▪ Documents récapitulatifs des travaux des séminaires/ ateliers</li> <li>▪ Documents publiés : guides, manuels, checklists,...</li> <li>▪ Document de définition du système d’information</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Validation des plans d’actions par les décideurs</li> <li>-Adhésion hiérarchique des secteurs/directions concernés et allocation de ressources</li> <li>-Disponibilité et implication des homologues tunisiens dans la définition et la mise en œuvre des nouveaux processus opérationnels</li> <li>-Fonctionnalités et dimensionnement du système d’information validé par les utilisateurs</li> </ul> |

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Résultats minimums attendus   | Indicateurs objectivement vérifiables   | Sources de vérification  | Hypothèses conditionnalités / préalables   |
|---|---|--|--|
| <p><b>Résultat 4 : Une stratégie de formation et un plan de formation et de transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens sont élaborés et mis en œuvre</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une stratégie de formation pour les cadres des directions de l'aviation civile élaborée</li> <li>▪ Un plan de formation pour renforcer les capacités des cadres conçu et sa mise en œuvre est entamée</li> <li>▪ Au moins 7 formations au profit des formateurs sont organisées en Tunisie sur les thèmes suivants :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planification et économie du transport aérien, modélisation et prévision du trafic aérien</li> <li>○ Réglementation du transport aérien</li> <li>○ Supervision de la sécurité aérienne (exploitation technique des aéronefs, navigabilité, exploitation des aérodromes, navigation aérienne)</li> <li>○ Certification des prestataires de service (exploitants aériens, organismes de maintenance, centres de formation, ANSP et aérodromes)</li> <li>○ Sûreté de l'aviation civile</li> <li>○ Protection de l'environnement et droits des passagers</li> <li>○ Recherche et sauvetage</li> </ul> </li> <li>▪ Au moins 9 formations techniques (ateliers d'au moins 5 personnes) sont organisées en Tunisie au profit :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ des inspecteurs, des contrôleurs, des validateurs (ACC3, RA3, KC3...),</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Analyse des besoins</li> <li>-Stratégie de formation</li> <li>-Plan de formation</li> <li>-Rapports trimestriels</li> <li>-Rapports des experts</li> <li>-Rapports des formateurs</li> <li>-Manuels de formation</li> <li>-Supports de formation et d'information (transparents, diapos, manuels, brochures...)</li> <li>-Fiches d'évaluation de la formation</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Validation de la Stratégie</li> <li>-Validation des plans de formation par les homologues tunisiens</li> <li>-Les bénéficiaires mettent en œuvre l'organisation et les moyens nécessaires</li> <li>-Choix judicieux des cadres devant participer aux formations et aux voyages d'étude</li> <li>-Disponibilité et motivation des cadres devant participer aux formations et aux voyages d'étude</li> </ul> |

## Annexe 1 : MATRICE DU CADRE LOGIQUE

| Résultats minimums attendus | Indicateurs objectivement vérifiables   | Sources de vérification | Hypothèses conditionnalités / préalables |
|-----------------------------|---|-------------------------|--|
|                             | <p>des auditeurs,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ des inspecteurs en marchandises dangereuses,</li> <li>○ des spécialistes en certification des matériels de sûreté</li> <li>○ des spécialistes en droit aérien,</li> <li>○ des spécialistes en économie du transport aérien</li> <li>○ des spécialistes en recherche et sauvetage</li> <li>○ des contrôleurs du transport aérien</li> <li>○ des contrôleurs aériens</li> <li>○ des inspecteurs de navigabilité et des inspecteurs en opérations aériennes,</li> </ul> <p>- 2 stages de formation pratique (une semaine 5 participants chacun) sont organisés dans des Etats Membres</p> <p>- 4 visites d'étude (5 participants chacune) sont conduites dans des Etats Membres</p> |                         |  |

## Annexe 2 : TABLEAU DES MOYENS

| N°   | Activités indicatives  | <b>Moyens</b><br>(requis pour mettre en œuvre les activités : Atp, formations, séminaires;)<br>(Les durées des expertises sont données à titre indicatif) |
|--|--|---|
| S.1  | Séminaire de lancement du projet.  | ✓ 3 HJ ATP  |
| S.2  | Séminaire de clôture du projet   | ✓ 4 HJ ATP  |
| S.3  | Management du projet (Comités de Pilotage)   | ✓ 16 HJ ATP   |
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 1: Une nouvelle organisation des institutions de l'aviation civile et une stratégie nationale de développement du secteur aérien sont élaborées.</b><br/><b>Total 160 HJ</b></p>   |  |   |
| A.1  | Appui à la réorganisation des institutions de l'aviation civile en Tunisie   | ✓ 50 HJ ATP   |
| A.2.   | Appui au développement et amélioration des instruments et des procédures institutionnelles contribuant au recentrage des missions et des attributions et présentation d'un modèle d'organisation pour la Tunisie   | ✓ 30 HJ ATP   |
| A.3.   | Renforcement des capacités organisationnelles de gestion et de suivi des projets   | ✓ 30 HJ ATP   |
| A.4.   | Support à l'élaboration d'une stratégie nationale de développement du secteur aérien   | ✓ 50 HJ ATP   |
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 2: Le cadre réglementaire de l'aviation civile est en conformité avec les conventions internationales et rapproché de la législation européenne, notamment en matière de sécurité, sûreté, Gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage. Total 90 HJ</b></p> |  |   |
| B.1  | Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard des conventions internationales, notamment en termes de sécurité, sûreté, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage   | ✓ 20 HJ ATP   |
| B.2  | Contribution à l'élaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour la mise en conformité avec les conventions internationales   | ✓ 20 HJ ATP   |
| B.3  | Analyse du cadre réglementaire actuel de l'aviation civile au regard de la législation européenne, notamment en termes de sécurité, sûreté, Ciel unique/Gestion du trafic aérien, accès au marché, droits des passagers, protection de l'environnement, recherche et sauvetage | ✓ 30 HJ ATP   |
| B.4  | Appui à l'élaboration d'une stratégie et choix de méthodologies pour le rapprochement avec la législation européenne   | ✓ 20 HJ ATP   |

## Annexe 2 : TABLEAU DES MOYENS

| N°   | Activités indicatives  | Moyens<br>(requis pour mettre en œuvre les activités : Atp, formations, séminaires;)<br>(Les durées des expertises sont données à titre indicatif)  |
|--|--|---|
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 3: Des plans d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles et techniques des directions de la DGAC, en particulier en matière de sécurité et de sûreté sont définis et mis en œuvre. Un système d'information est défini.</b><br/><b>Total 165 HJ</b></p> |  |   |
| C.1  | Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sécurité avec celles établies par les autorités européennes   | ✓ 50 HJ ATP   |
| C.2  | Harmoniser les procédures relatives à la supervision de la sûreté avec celles établies par les autorités européennes   | ✓ 50 HJ ATP   |
| C.3  | Appui à la définition d'un système d'information incluant une base de données  | ✓ 40 HJ ATP   |
| C.4  | Elaboration d'une stratégie pour une interrelation optimale avec le Ciel unique, par exemple une coopération opérationnelle avec le Gestionnaire du réseau ATM, les objectifs de performance, le programme SESAR etc.          | ✓ 25 HJ ATP   |
| <p>➤ <b>Activités concourant à l'atteinte du Résultat 4 : Une stratégie de formation et un plan de formation et de transfert de compétences en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens sont élaborés et mis en œuvre.</b><br/><b>Total 120 HJ</b></p>  |  |   |
| D.1  | Analyser les besoins en formation.   | ✓ 20 HJ ATP<br>Questionnaires, interviewes  |
| D.2  | Développer une stratégie de formation pour l'aviation civile répondant aux besoins du secteur à moyen et à long terme.   | ✓ 20 HJ ATP   |
| D.3  | Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation pour renforcer les capacités administratives, techniques et opérationnelles des cadres de la DGAC en vue d'une standardisation avec les processus de certification européens | ✓ 80 HJ ATP<br><ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Organisation des sessions de formation (local, vidéo, interprète,...) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 7 formations au profit des formateurs</li> <li>▪ 9 formations techniques</li> </ul> </li> <li>✓ Supports pédagogiques : Fourniture de documents (conventions internationales, manuels d'instructions, codes...)</li> </ul> |

## Annexe 2 : TABLEAU DES MOYENS

| N°  | Activités indicatives  | <b>Moyens</b><br>(requis pour mettre en œuvre les activités : Atp, formations, séminaires;)<br>(Les durées des expertises sont données à titre indicatif)                    |
|-----|--|--|
| D.4 | Organiser 2 formations pratiques et 4 visites d'étude destinées aux cadres de la DGAC dans des Etats Membres | 2 Stages pratiques pour découvrir les procédures utilisées dans les Etats Membres<br><br>4 Visites d'étude pour découvrir de similaires organisations dans les Etats Membres |

### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Le secteur de l'aviation civile en Tunisie est principalement régi par le Code de l'Aéronautique Civile promulgué par la loi 99-58 du 29 juin 1999, modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et par Loi n° 2009-25 du 11 mai 2009.

#### **LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RATIFIEES PAR LA TUNISIE EN MATIERE D'AVIATION CIVILE**

Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 7 décembre 1944) amendée par le Protocole de Montréal, 27 mai 1947 et par les deux Protocoles de Montréal, 14 juin 1954, ratifiée par loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 (JORT n° 50 du 2 octobre 1959).

Protocole concernant l'amendement du dernier paragraphe de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 29 septembre 1995, ratifié dans loi n° 96-80 du 6 novembre 1996 (JORT n° 90 du 8 novembre 1996), publication dans décret n° 97-737 du 28 avril 1997 (JORT n° 37 du 9 mai 1997).

Protocole portant amendement de l'alinéa A de l'article 50 de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 26 octobre 1990, ratifié par loi n° 93-86 du 2 août 1993 (JORT n° 58 du 6 août 1993), publication dans décret n° 94-1819 du 5 septembre 1994 (JORT n° 72 du 13 septembre 1994).

Protocole concernant le texte authentique de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 29 septembre 1995, ratifié par loi n° 96-79 du 6 novembre 1996 (JORT n° 90 du 8 novembre 1996), publication dans décret n° 97-738 du 28 avril 1997 (JORT n° 37 du 9 mai 1997).

Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 6 octobre 1989, ratifié par loi n° 93-7 du 2 août 1993 (JORT n° 58 du 6 août 1993), publication dans décret n° 94-455 du 14 février 1994 (JORT n° 18 du 4 mars 1994).

Protocole de Montréal (6 octobre 1982 et 10 mai 1984) portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 7 décembre 1944), ratifié par loi n° 85-11 du 5 mars 1985 (JORT n° 20 du 12 mars 1985).

Arrangement de Vienne instituant une classification internationale des éléments figuratifs des marques, Viennes, 12 juin 1973, adhésion par loi n° 85-23 du 27 mars 1985 (JORT n° 25 du 29 mars 1985).

Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale, Vienne, 7 juillet 1971, ratifié par loi n° 74-26 du 11 mai 1974 (JORT n° 33 du 14 mai 1974).



### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944), New- York, 12 mars 1971, ratifié par loi n° 71-33 du 28 juillet 1971 (JORT n° 33 du 30 juillet 1971).

Protocole d'amendement de l'article 48, alinéa A, de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Rome, 15 septembre 1962, ratifié par loi n° 65-11 du 19 avril 1965 (JORT n° 20 des 20-23 avril 1965).

Protocole d'amendement de l'article 50 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 21 juin 1961, ratifié par décret-loi n° 62-4 du 1er mars 1962, ratifié par loi n° 62-10 du 24 avril 1962 (JORT n° 12 du 2 mars 1962).

Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, Guadalajara, 18 septembre 1961, ratifiée par loi n° 62-65 du 17 décembre 1962 (JORT n° 62 du 18 décembre 1962), publication dans décret n° 70-617 du 19 décembre 1970 (JORT n° 57 des 22-25 décembre 1970).

Protocole modifiant la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, La Haye, 28 septembre 1955, ratifié par loi n° 62-66 du 17 décembre 1962 (JORT n° 62 du 18 décembre 1962).

Protocoles additionnels n° 1 et 2, modifiant la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines régies relatives au transport aérien international, Montréal, 25 septembre 1984, ratifiés par loi n° 85-38 du 6 avril 1985 (JORT n° 29 du 12 avril 1985).

Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Montréal, 23 septembre 1971, adhésion par décret-loi n° 81-3 du 1er septembre 1981 (JORT n° 55 des 1er-4 septembre 1981), ratifiée par loi n° 81-82 du 4 décembre 1981 (JORT n° 78 du 8 décembre 1981).

Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal, 24 février 1988, adhésion par loi n° 94-1 du 17 janvier 1994 (JORT n° 6 du 21 janvier 1994), publication dans décret n° 94-1055 du 9 mai 1994 (JORT n° 40 du 24 mai 1994).

Convention relative à la saisie conservatoire des aéronefs, Rome, 29 mai 1933, adhésion par loi n° 66-23 du 16 mars 1966 (JORT n° 13 des 15-18 mars 1966).

Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs, Genève, 19 juin 1948, adhésion par loi n° 66-24 du 16 mars 1966 (JORT n° 13 des 15-18 mars 1966), publication dans décret n° 66-423 du 27 octobre 1966 (JORT n° 47 des 28 octobre-1er-4 novembre 1966).

### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs étrangers, Rome, 7 octobre 1952, adhésion par loi n° 62-20 du 24 mai 1962 (JORT n° 27 des 22-25 mai 1962).

#### **\* Les textes relatifs à l'organisation du Ministère du Transport**

- Décret n°2014-409 du 16 janvier, fixant les attributions du Ministère du transport.
- Décret n° 2014-410 du 16 janvier 2014, portant organisation des services centraux du Ministère du transport.

#### **\*Le code de l'aéronautique civile et ses textes d'applications**

Loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile tel que modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et par la Loi n° 2009-25 du 11 mai 2009,

#### **Les décrets**

Décret 2004-572 du 09/03/04 Relatif à l'exonération des passagers et des avions sur les vols commerciaux intérieurs du paiement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne

Décret 2004-1342 du 07/06/04 Fixant les conditions et les procédures d'attribution d'une concession pour la construction et l'exploitation du nouvel aéroport du Centre-Est.

Décret 2004-2575 du 02/11/04 Complétant le décret 2000-1119 du 22/05/2000, fixant la composition, les attributions et le fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile.

Décret 2007-1115 du 07/05/07 Fixant les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage relatives aux aérodromes destinés, à la circulation aérienne publique et à certains aérodromes à usage restreint.

Décret 2007-1216 du 14/05/07 Fixant la liste des services relevant des missions de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports qui peuvent être concédés.

Décret 2007-1316 du 28/05/07 Relatif à l'approbation du contrat de concession et du cahier des charges relatif à la création et à l'exploitation du nouvel aéroport du centre-est et du contrat de concession et du cahier des charges relatif à l'exploitation de l'aéroport de Monastir.

Décret 2009-3333 du 02/11/09 Fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse.

Décret 2007-1115 du 07/05/07 Fixant les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage relatives aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique et à certains aérodromes à usage restreint.

Décret 2009-3385 du 09/11/09 Fixant l'organigramme de l'office de l'aviation civile et des aéroports

Décret 2009-3646 du 02/12/09 Fixant les mentions que doivent porter les titres de transport aérien des passagers, des bagages et des marchandises.

Décret N° 2013-368 du 09/01/13 Complétant le décret n° 2007-1115 du 7 Mai 2007 fixant les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage

Décret 2008-2060 du 02/06/08 Fixant les procédures d'interdiction aux aéronefs de survoler tout ou partie du territoire de la République Tunisienne pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique.

### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Décret 2009-1062 du 13/04/09 Fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs.

Décret 2000-480 du 21/02/00 Fixant les critères de classification des aérodromes civils

Décret 2009-371 du 09/02/09 ; Portant renouvellement de l'exonération des passagers et des avions sur les vols commerciaux intérieurs du paiement des redevances d'aéroport

Décret 2000-1119 du 22/05/00 Fixant la composition, les attributions et le fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile.

Décret 2000-1526 du 03/07/00 Fixant la composition et le fonctionnement du conseil technique de discipline du personnel de l'aéronautique civile visé aux articles 122 et 124 du code de l'aéronautique civile.

Décret 2001-2806 du 06/12/01 Fixant la liste des documents qui doivent être à bord des aéronefs civils.

Décret 2004-2575 du 02/11/04 Complétant le décret 2000-1119 du 22/05/2000, fixant la composition, les attributions et le fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile.

Décret 2002-515 du 7/02/02 Fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile

Décret 2004-1342 du 07/06/04 Fixant les conditions et les procédures d'attribution d'une concession pour la construction et l'exploitation du nouvel aéroport du Centre-Est

Décret 2007-1115 du 07/05/07 Fixant les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage relatives aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique et certains aérodromes à usage restreint.

Décret 2007-1216 du 14/05/07 Fixant la liste des services relevant des missions de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports qui peuvent être concédés.

Décret 2007-1316 du 28/05/07 Relatif à l'approbation du contrat de concession et du cahier des charges relatif à la création et à l'exploitation du nouvel aéroport du centre-est et du contrat de concession et du cahier des charges relatif à l'exploitation de l'aéroport de Monastir.

#### **Les arrêtés**

Arrêté du 16/06/04 Fixant les marques apparentes de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils.

Arrêté du 16/06/04 Fixant le modèle du certificat d'immatriculation et les indications que doit porter ce certificat.

Arrêté du 04/09/06 Complétant l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe-avion

Arrêté du 16/06/04 Fixant les marques apparentes de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils.

Arrêté du 16/06/04 Fixant le modèle du certificat d'immatriculation et les indications que doit porter ce certificat.

Arrêté du 04/09/06 Portant amendement de quelques dispositions de l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion

Arrêté du 04/09/06 Complétant l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne-avion.

Arrêté du 04/09/06 Portant amendement de quelques dispositions de l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion.

Arrêté du 23/04/07 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence et des qualifications de mécanicien d'entretien d'aéronef

Arrêté du 10/05/07 Fixant le modèle de balisage des obstacles estimés dangereux pour la navigation aérienne.

### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Arrêté du 10/05/07 Fixant la limite maximale de la hauteur des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques.

Arrêté du 21/08/07 Fixant les attributions des fonctionnaires consulaires dans les domaines de la navigation maritime et de l'aviation civile.

Arrêté du 04/06/08 Portant création d'une zone interdite dans la région d'information de vol de Tunis ; dénommée «Carthage DTP6».

Arrêté du 18/08/08 Relatif aux conditions d'accès et de circulation dans la zone réservée des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Arrêté du 17/09/08 Complétant l'arrêté du 31/05/00 fixant les classes des aérodromes civils.

Arrêté du 03/02/09 Relatif aux conditions de mise en service et d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Arrêté du 09/02/09 Nomination des membres du conseil national de l'aéronautique civile.

Arrêté du 25/09/01 Fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile.

Arrêté du 25/04/09 Fixant les conditions de délivrance de la licence et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne.

Arrêté du 25/04/09 Modifiant et complétant l'arrêté du 1er Août 2006 relatif aux prestations administratives rendues par les services relevant du Ministère de Transport, des établissements et entreprises publiques sous tutelle et aux conditions de leur octroi.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait d'une autorisation d'examineur hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la qualification de vol aux instruments hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote privé hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote de ligne hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait de la qualification de type hélicoptère.

Arrêté du 19/09/09 Fixant les conditions de délivrance et de retrait des qualifications instructeur hélicoptère et de l'autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique hélicoptère

Arrêté du 26/10/09 Relatif au plan de vol.

Arrêté du 16/02/10 Modifiant et complétant l'arrêté du 1<sup>er</sup> Juillet 2003 fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne-avion.

Arrêté du 16/02/10 Modifiant et complétant l'arrêté du 1<sup>er</sup> Juillet 2003 fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Arrêté du 16/02/10 Modifiant et complétant l'arrêté du 1<sup>er</sup> Juillet 2003 fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion.

Arrêté du 16/02/10 Modifiant l'arrêté du 1er Juillet 2003 fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé- avion.

Arrêté du 10/03/10 Modifiant et complétant l'arrêté du 1<sup>er</sup> Août 2006 relatif aux prestations administratives rendues par les services relevant du Ministère de Transport, des établissements et entreprises publics sous tutelle et aux conditions de leur octroi.

Arrêté du 14/05/10 Complétant l'arrêté du 31/05/00 fixant les classes des aérodromes civils.

Arrêté du 08/05/99 Portant publication du cahier des charges fixant les conditions d'octroi d'autorisation d'exploitation d'avions dont la masse ne dépasse pas 5,7 tonnes, dans les activités de transport aérien à la demande et de travail aérien

### **ANNEXE 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION CIVILE EN TUNISIE**

Arrête du 27/05/99 Portant ouverture à la CAP de l'aéroport international de Gafsa/Ksar et organisation de son exploitation.

Arrêté du 31/05/00 Fixant les classes des aérodromes civils.

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé- avion.

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance de qualification instructeur avion.

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

Arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne - avion.

Arrêté du 04/09/06 Complétant l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe-avion.

Arrêté du 04/09/06 Portant amendement de quelques dispositions de l'arrêté du 01/07/03 Fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion.

Arrêté du 04/09/06 Complétant l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne-avion.

Arrêté du 04/09/06 Portant amendement de quelques dispositions de l'arrêté du 01/07/03, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion.

Arrêté du 23/04/07 Modifiant et complétant l'arrêté du 1er Août2006 relatif aux prestations administratives rendues par les services relevant du Ministère de Transport, des établissements et entreprises publiques sous tutelle et aux conditions de leur octroi.

Arrêté du 10/05/07 Fixant le modèle de balisage des obstacles estimés dangereux pour la navigation aérienne.

Arrêté du 10/05/07 Fixant la limite maximale de la hauteur des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques.

Arrêté du 21/08/07 Fixant les attributions des fonctionnaires consulaires dans les domaines de la navigation maritime et de l'aviation civile

Arrêté du 07/03/08 Relatif à la modification des conditions de prolongation de validité de la licence de pilote de ligne-avion, la licence de pilote de ligne-hélicoptère, la licence de pilote professionnel-avion et la licence de pilote professionnel - hélicoptère.

### **LES TEXTES JURIDIQUES RELATIFS A L'OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS**

Loi n° 2004-41 du 03 mai 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi °n 98-110 du 28 décembre relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports

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

Loi n° 31-98 du 31 décembre 1991 portant loi de finance pour la gestion 1992.

Loi n° 70-30 du 3 juillet 1970 portant création de l'office des ports aériens de Tunisie.

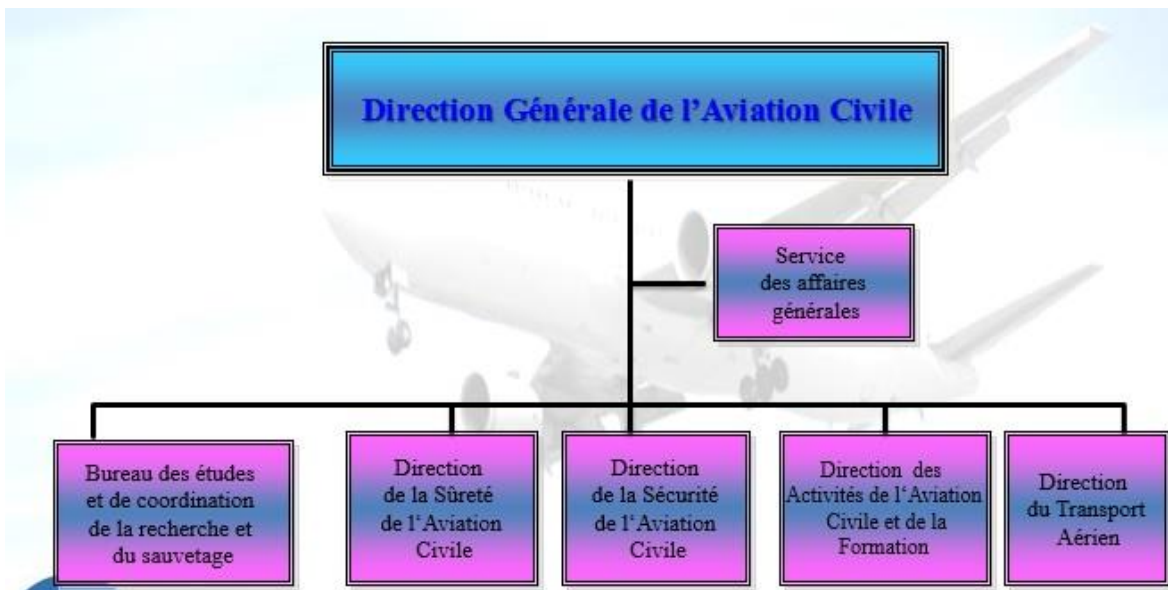
Loi n° 74-19 du 11 mai 1974 portant modification de la loi n 70-30 u 3 juillet 1970 relative à l'office des ports aériens de Tunisie.

Décret n° 97-552 du 31 mars 1997 portant fixation des attributions des directeurs généraux et des conseils d'entreprise des établissements publics à caractère non administratif.

Décret n° 2000-2926 du 18 décembre 2000 fixant l'organisation administrative et financière et les modalités de fonctionnement de l'office de l'aviation civile et des aéroports.

Décret n° 2007-1216 du 14 mai 2007, fixant la liste des services relevant des missions de l'office de l'aviation civile et des aéroports qui peuvent être concédés.

## ANNEXE 4 : ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE



# ANNEXE 5 : ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION DE LA NAVIGABILITE AU SEIN DE L'OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS

