



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Réf. ES AN 4/44-0265

27 avril 2006

Objet: Révision du modèle de Lettre d'accord/ de procédure (LoA /LoP)

Suite à donner: Répondre avant le 22 mai 2006

Madame/Monsieur,

J'ai l'honneur de me référer à la réunion sur le projet du RVSM AFI tenue les 4 et 5 avril 2006 à Nairobi par les membres du groupe restreint RVSM. Au cours de cette réunion, le modèle de Lettre d'accord/ de procédure (LoA /LoP) standard AFI a été amendé pour y inclure les paragraphes relatifs au RVSM (référence aux paragraphes 6.1 à 6.4.1). Ces amendements sont mentionnés dans ce modèle.

Votre LoA/LoP actuelle n'a pas besoin d'être changée; il faut simplement y inclure les nouveaux paragraphes à travers des échanges de correspondances avec les ACC adjacents et changer la date de mise en oeuvre qui est le **28 septembre 2006**.

Vous voudrez bien vous assurer que votre LoA/LoP est établie en utilisant le modèle ci-joint. Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait que la date de mise en oeuvre du RVSM approche à grand pas, donc nous devons accélérer notre préparation en conséquence.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir une copie de votre LoA/LoP le plus tôt possible et au plus tard le **22 mai 2006**.

Veillez agréer, Madame/Monsieur, l'assurance de ma considération.


Lot Mollé
Le Directeur régional

Pièce jointe:

PROJET
DE
LETTRE D'ACCORD

ENTRE L'ACC DE _____ ET L'ACC DE _____

1. PRÉAMBULE

1.1 Les représentants autorisés de l'Autorité ATS de _____ et de _____ conviennent que les procédures qui figurent dans le présent document seront applicables à partir de la date d'entrée en vigueur spécifiée, jusqu'au moment où elles auront été modifiées ou annulées.

1.2 La présente lettre d'accord annule et remplace la lettre d'accord signée le _____ entre l'ACC de _____ et l'ACC de _____

2. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

2.1 Les dispositions de la présente lettre d'accord seront mises en oeuvre leà 0001 UTC.

3. OBJECTIF

3.1 La présente lettre d'accord a pour objet de spécifier les procédures de coordination ATS entre l'ACC/FICet l'ACC/FIC.....

4. PORTEE

4.1 Les procédures ci-après complètent les normes et pratiques recommandées de l'OACI qui figurent dans les Annexes 2 et 11, les Procédures pour les Services de Navigation Aérienne contenues dans le Document 4444 et les Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030). Elles indiquent en détail les conditions dans lesquelles la responsabilité de la mise en oeuvre des services de la circulation aérienne sera transférée entre l'ACC de... et l'ACC de ...

4.2 La présente lettre d'accord donne également un caractère officiel à la délégation de responsabilité, de l'ACC de.....à l'ACC de.....et vice-versa en ce qui concerne la mise en oeuvre des services de la circulation aérienne à l'intérieur des parties de l'espace aérien qui sont situées entre les limites de FIR et les points convenus de transfert de responsabilité définis en 7.4.1. Le choix des points convenus de transfert n'est fondé que sur des considérations liées à l'exploitation et, par conséquent, il ne sert à aucun autre usage et ne peut être invoqué non plus à aucune autre fin.

5. AMENDEMENTS

5.1 Toute modification de la présente lettre d'accord, y compris son annulation et son remplacement, doit recevoir l'assentiment des organes ATS intéressés, en ce qui concerne le fond aussi bien que la date d'application. Les modifications devront être convenues soit à l'occasion d'une réunion de représentants des deux organes, soit par échange de correspondance, soit par échange de messages RSFTA, avec accusé de réception de la part des signataires.

5.2 Les superviseurs ACC intéressés peuvent convenir de dérogations temporaires à ces procédures, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 8 ci-dessous, mais les amendements permanents du présent document n'auront d'effet que sous la forme d'un amendement écrit dûment signé par des représentants autorisés.

6. ESPACE AERIEN RVSM AFI

6.1.1 L'espace aérien de la Région AFI compris entre les FL 290 et 410 inclus, englobant toutes les FIR de la Région AFI, est désigné espace aérien RVSM de la Région AFI.

6.2 Il n'existe pas d'espace aérien de transition dans l'espace aérien RVSM AFI.

6.3 Procédures applicables dans l'espace aérien RVSM AFI

6.3.1 Les procédures RVSM applicables dans l'espace aérien RVSM AFI figurent dans les Procédures Complémentaires Régionales – Doc. 7030/4 – Région Afrique-Océan indien. Les procédures détaillées se trouvent dans le Manuel des Opérations ATC pour le RVSM dans la Région AFI.

6.3.2 Les aéronefs approuvés RVSM et les aéronefs non-approuvés RVSM pénétrant dans l'espace aérien RVSM à partir d'un espace aérien non RVSM devront s'établir sur un niveau de vol choisi dans le Tableau OACI des niveaux de croisière qui est publié dans l'Appendice 3,(a) de l'Annexe 2 (Règles de l'air) de l'OACI.

6.3.3 Le tableau ci-dessous montre les niveaux de vol RVSM applicables dans l'espace aérien AFI.

Les niveaux de vol sont déterminés en fonction de la direction du vol au-dessus de FL 280 et en dessous de FL 430	
Route magnétique de 180 degrés à 359 dégrés*	Route magnétique de 000 degré à 179 dégrés*
FL 430 (Niveau de vol non-RVSM car situé au-dessus de l'espace aérien RVSM)	
	FL 410 →
← FL 400	
	FL 390 →
← FL 380	
	FL 370 →
← FL 360	
	FL 350 →
← FL 340	
	FL 330 →
← FL 320	
	FL 310 →
← FL 300	
	FL 290 →
← FL 280 (Niveau de vol non-RVSM car situé en-dessous de l'espace aérien RVSM)	

6.3.4 Opérations de vol dans l'espace aérien RVSM

6.3.4.1 A l'exception des aéronefs d'Etat (définis dans l'Article 2 de la Convention de Chicago Doc. 7300), seuls les aéronefs approuvés RVSM seront autorisés à voler dans l'espace aérien RVSM AFI.

6.4 Procédures d'urgence applicables lorsqu'il faut augmenter la séparation

6.4.1 L'ACC ...(*nom*) devra décider s'il convient d'augmenter la séparation verticale dans les parties de l'espace aérien RVSM de la FIR... (*nom*) qui, selon les comptes rendus des pilotes, sont défavorablement touchées par une turbulence plus forte que modérée. Dans les zones où la

turbulence signalée est d'une ampleur significative, le minimum de séparation verticale entre aéronefs sera augmenté.

7. PROCEDURES

7.1 Messages de mouvement et de contrôle

7.1.1 Plans de vol

Des messages de plan de vol déposé (FPL) seront transmis pour les vols provenant d'une FIR et pénétrant dans une autre dans un délai qui ne sera pas inférieur àminutes avant l'heure estimée d'arrivée de l'aéronef à la limite commune entre les deux FIR.

7.1.2 Départs

Des messages de départ (DEP) seront transmis pour tous les vols mentionnés en 7.1.1 ci-dessus et aussitôt que possible après le décollage de l'aéronef.

7.1.3 Estimations

Des messages d'estimation (EST) seront transmis pour tous les vols qui traversent la limite commune de FIR, suffisamment à temps pour être reçus par l'organe ATS accepteur au moinsminutes avant l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert spécifié dans le paragraphe 7.4.1 ci-dessous.

7.1.4 Révisions

Des messages de coordination (CDN) seront transmis aussitôt que possible chaque fois que l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert diffère de minutes ou plus de l'heure estimée qui avait été communiquée auparavant ou lorsqu'il est prévu de quitter le niveau de vol et/ou dans le cas où les niveaux de vol doivent se croiser.

7.1.5 Acceptation

Des messages de coordination (EST et CDN) exigent qu'une acceptation opérationnelle soit, dans la forme d'un message d'acceptation (ACP), transmise à l'organe effectuant le transfert.

7.2 Transmission des messages et procédures de coordination

7.2.1 Les messages de plan de vol déposé {FPL} devront être transmis sur le RSFTA.

Les messages de départ (DEP) devront être transmis par le RSFTA ou ATS/DS ou par les deux selon le cas.

7.2.2 Les messages de coordination (EST, CDN et ACP) devront être transmis en utilisant les circuits vocaux directs ATS (ATS/DS) selon le cas.

7.2.3 Lorsque le circuit vocal ATS/DS reliant les organes ATS concernés n'est pas disponible, l'**organe** ATS transféreur devra communiquer les données de vol pertinentes à l'**organe** ATS accepteur par la radiotéléphonie HF(RTF) et/ou par le RSFTA.

7.2.4 Lorsqu'on effectue la coordination nécessaire au moyen du RSFTA ou par HF RTF, l'**organe** ATS transféreur devra envoyer le message de coordination approprié à temps pour permettre à l'organe ATS accepteur de l'avoir au moinsminutes avant l'heure estimée d'arrivée de l'aéronef au-dessus du point de transfert.

7.2.5 Après la coordination du transfert, les conditions du transfert ne pourront pas être modifiées par l'organe qui transfère, à moins qu'un accord préalable n'ait été obtenu de la part de l'organe qui reçoit le transfert.

7.2.6 Dans le cas des vols au départ d'aérodromes (.....) pour lesquels, compte tenu de leur proximité avec la limite de FIR, l'application des procédures établies en 7.1.2 ci-dessus ne pourrait pas être possible après le départ, la coordination entre l'organe ATS transféreur et l'organe ATS accepteur du transfert devra être effectuée avant la délivrance de l'autorisation ATC à l'aéronef concerné.

7.2.7 En cas d'interruption des communications entre les organes ATS concernés, un aéronef au départ devra être autorisé à un niveau qu'il peut atteindre avant qu'il ne soit à 10 minutes de vol du point de transfert de contrôle. Si un tel niveau est plus bas que celui spécifié dans le plan de vol, l'aéronef devra être instruit à demander l'approbation directe de la part de l'organe accepteur pour un niveau supérieur et ensuite obtenir l'autorisation de l'organe transféreur de monter au niveau approuvé par l'organe accepteur.

7.3 Transfert des communications

7.3.1 Consigne sera donnée aux aéronefs d'établir des communications avec l'organe accepteur **5** minutes avant le point de transfert de contrôle. Le transfert des communications ne constitue pas un transfert de contrôle.

7.3.2 En cas d'interruption des communications entre les organes ATS concernés, l'organe ATS transféreur informera l'aéronef de l'absence de coordination entre les deux organes ATS et instruira l'aéronef d'établir le contact avec l'organe ATS accepteur 10 minutes avant la

limite afin de lui fournir les données de vol nécessaires.

7.3.3 Lorsque l'organe ATS accepteur n'est pas en mesure d'établir le contact avec un aéronef dans un délai de minutes après son heure estimée de passage au point de transfert, il devra informer l'organe ATS transféreur afin que des mesures appropriées puissent être prises.

7.3.4 En référence au paragraphe 4.2.12 de la Partie VIII des PANS-RAC, l'organe ATS accepteur n'a pas besoin de notifier d'office à l'organe ATS transféreur que les communications radio ont été établies avec un aéronef qui lui a été transféré.

7.3.5 Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure d'établir ou de maintenir la communication radio avec l'organe ATS responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien dans lequel il évolue, les autres organes ATS devront, dans la mesure du possible, assurer les fonctions de relais entre eux.

7.3.6 L'assignation de fréquences primaires de transfert de communication se fait comme suit:

Route ATS	Indicatif d'appel de l'organe ATS	Fréquence
-----------	-----------------------------------	-----------

7.3.7 L'assignation de fréquences secondaires se fait, lorsqu'on ne peut pas établir de contact sur les fréquences primaires, comme suit:

Route ATS	Indicatif d'appel de l'organe ATS	Fréquence
-----------	-----------------------------------	-----------

7.4 Transfert de responsabilité

7.4.1 La responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne sera transférée à l'organe récepteur aux points significatifs suivants:

Route ATS	Point de transfert de contrôle
a)	(e.g. ABAB à 3030S 9015E) ou
b)	(relèvement et distance par rapport à un VOR/DME).

7.4.2 Si le transfert de responsabilité est fait à des points autres que ceux spécifiés en 6.4.1 ci-dessus, ceci devra être coordonné individuellement pour chaque vol.

7.4.3 L'organe accepteur assumera la responsabilité d'un aéronef transféré aussitôt qu'il aura signalé à cet organe qu'il passe le point de transfert approprié. Il n'y a pas d'autres besoins de messages de transfert ou d'acceptation à moins d'indications contraires.

7.4.4 Le contrôle du trafic en communication avec l'organe accepteur ne devra pas être assuré avant que l'aéronef ne franchisse le point de transfert, à moins d'un accord explicite formulé par l'organe transféreur.

7.5 Niveaux de vol

7.5.1 L'assignation des niveaux de vol aux aéronefs évoluant en dehors des routes ATS se fera comme suit ::

Route ATS	Provenance	Destination	Niveaux de vol
-----------	------------	-------------	----------------

7.6 Séparation

7.6.1 Les aéronefs évoluant au même niveau seront séparés longitudinalement de 10 minutes au minimum.

7.6.2 Lorsque l'aéronef qui suit est plus rapide que l'aéronef qui précède, l'organe transféreur en informera l'organe accepteur en vue d'obtenir le consentement de celui-ci en ce qui concerne le transfert de contrôle en question. L'organe accepteur a le droit de déterminer les conditions dans lesquelles le transfert de contrôle doit lui être passé.

7.7 Limite d'autorisation

7.7.1 La limite d'autorisation sera normalement l'aérodrome de destination. Toutefois, si la coordination nécessaire ne peut pas être assurée à temps (**cfr. Paragraphe 6.4**), par exemple en raison d'une interruption des communications entre organes ATS, la limite d'autorisation sera le point de transfert de contrôle, et consigne sera donnée à l'aéronef de demander à l'organe accepteur, avant de franchir ce point, une autorisation pour le reste du vol.

7.8 Renseignements météorologiques

7.8.1 Les organes ATS se communiqueront les renseignements **SIGMET** ainsi que les conditions météorologiques aux aérodromes de destination situés dans leurs FIR respectives chaque fois que ces conditions peuvent descendre au-dessous des minima d'exploitation des aéronefs et, de ce fait, contraindre ceux-ci à effectuer des déagements ou des attentes pour des améliorations du temps.

7.9 Régulation de la circulation (si nécessaire)

7.9.1 S'il devient nécessaire d'assurer la régulation de la circulation pour éviter des retards excessifs aux aérodromes de destination situés dans leurs FIR respectives, les organes ATS négocieront et conviendront du nombre acceptable d'aéronefs par heure. Tous ces accords seront résiliés dès que les circonstances permettront la reprise des opérations normales. La décision des superviseurs des ACC concernés suffira dans tous ces cas.

8. Dérogations

8.1 Les dérogations aux procédures spécifiées dans la présente lettre d'accord ne seront autorisées que dans des circonstances exceptionnelles. Elles feront obligatoirement l'objet d'une coordination préalable dans chaque cas.

8.2 Toute dérogation à ces dispositions, due à une urgence ou mise en oeuvre pour assurer la sécurité de la circulation aérienne, sera immédiatement signalée aux autres organes ATS concernés et il y sera mis fin dès que les circonstances qui en sont la cause cesseront d'exister.

9. Recherches et Sauvetage

9.1 Les opérations de recherches et de sauvetage à l'intérieur des zones de responsabilité respectives de..... et deseront conduites en totale conformité avec les normes et pratiques recommandées figurant dans l'Annexe 12 à la Convention de Chicago et le document relatif à l'organisation de la procédure nationale de Recherches et sauvetage.

10. Signataires autorisés

Pour.....(nom de l'administration)

Lieu.....

Date.....

- FIN -