



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-cinquième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/25)

7 - 11 novembre 2022

Point 3 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs en matière de navigation aérienne, y compris les priorités établies par la région dans le Plan régional de navigation aérienne

3.6 Autres initiatives de navigation aérienne

Indicateurs d'emplacement OACI des UTA à insérer dans la case A des NOTAMs pour les FIRs qui comptent au minimum deux (02) UTA

(Présenté par l'ASECNA)

RESUME

Cette note présente les défis à résoudre pour une meilleure interprétation de la case A des NOTAM relatifs à plusieurs UTA dans une même FIR de la part des usagers finaux ou intermédiaires utilisant les systèmes automatisés de tri, de suivi et de rediffusion des NOTAM émis à partir des trois (03) BNI de l'ASECNA. Elle découle des retours d'expérience de l'ASECNA à la suite de la mise en œuvre de plans de contingence combinés de plusieurs FIR à la fois, comprenant plusieurs UTA dans une même FIR.

REFERENCE(S)

AMDT 05 de l'annexe 15—Amendements de forme pour uniformiser la terminologie des indicateurs d'emplacement, en remplacement des abréviations de nom de lieu. 1^{er} octobre 1959.
Doc OACI 10066 – Appendice 3, Edition 2018
Doc OACI 7910 –
Doc 8126 7^{ème} Edition 2022

1. Introduction

- 1.1 L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) assure les services de navigation aérienne dans les espaces aériens à elle confiés, par ses Etats membres constitués par cinq (05) Régions d'information de vol dans la zone AFI, ainsi qu'une partie de la FIR Accra constituée de l'UTA de Lomé.
- 1.2 Les FIR sont :
 - FIR Dakar Océanique et Dakar Terrestre : composée des UTA de Dakar, Nouakchott, Bamako et Abidjan ;
 - FIR Niamey : composée des UTA de Niamey, Ouagadougou et Bamako ;
 - FIR Brazzaville : composée des UTA de Brazzaville, Douala et Libreville ;
 - FIR Ndjaména : composée de l'UTA de Ndjaména EST et OUEST ;
 - FIR Antananarivo : composée de l'UTA d'Antananarivo.
- 1.3 Du 23 au 25 Septembre 2022, l'ASECNA a traversé une crise ayant entraîné l'indisponibilité des services de contrôle de la circulation aérienne dans les FIR Dakar Océanique et Dakar Terrestre, la FIR de Niamey, l'UTA de Douala et l'UTA de Lomé.
- 1.4 La publication des NOTAM relatifs à la condition en vigueur dans les UTA à l'intérieur de ces espaces aériens pendant la contingence a fait ressortir des confusions dans l'interprétation de la case A des NOTAM, lorsque ces derniers ont été repris par les systèmes automatisés d'Europe ou d'Amérique en

faveur des usagers.

- 1.5 Le présent document de travail rend compte des défis à résoudre pour une meilleure interprétation des NOTAM relatifs à ces situations.

2. Revue réglementaire

- 2.1. La case A d'un NOTAM identifie l'indicateur d'emplacement OACI de l'aérodrome ou de la FIR dans lequel l'installation, l'espace aérien ou la situation signalée est localisé.
- 2.2. Les dispositions du paragraphe 6.3.4.2 du doc 8126 7^{ème} Edition, indiquent bien que l'indicateur d'emplacement de la FIR à inclure est celui du centre de contrôle régional (ACC) ou du centre d'information de vol (FIC) fournissant des services de circulation aérienne dans la FIR.
- 2.3. Le doc 7910 propose des indicateurs d'emplacement pour les sous FIR suivantes de l'ASECNA :
 - Abidjan : DIII
 - Douala : FKKK
 - Libreville : FOOO.
- 2.4. Le paragraphe 6.3.4.5 du 8126 indique que « si un indicateur OACI n'est pas disponible, les lettres de nationalité OACI de l'Etat suivies de « XX » devraient être utilisées. Le nom de l'emplacement doit être mentionné à la première ligne de la case E en langage clair ».

3. Problématique

- 3.1. Beaucoup d'UTA et de TMA dans l'espace aérien géré par l'ASECNA n'ont pas d'indicateurs d'emplacement attribués par l'OACI dans le Doc 7910.
- 3.2. Les contours territoriaux de chaque Etat ne correspondent ni à un indicateur d'emplacement de FIR ni à un groupe d'indicateurs d'emplacement.
- 3.3. Dans le cadre de la contingence gérée par l'ASECNA, il était question de publier des NOTAM sur la situation de contrôle qui prévalait sur les aérodromes, en espace inférieur contrôlé (TMA) et dans l'espace supérieur contrôlé (UTA).
- 3.4. L'Agence a appliqué les dispositions du paragraphe 6.3.4.5 du DOC OACI 8126 pour la case A des NOTAM relatifs à la situation de contingence applicable. Cela a consisté à indiquer les deux lettres de nationalité de l'Etat auquel se rapporte l'UTA suivi de « XX », puis l'UTA est précisé en langage clair dans la case E.
- 3.5. Cette approche bien qu'elle réponde aux préoccupations citées plus haut devient également problématique lorsqu'il s'agit de publier une situation relative à la fois à l'UTA et à la TMA d'un centre. On se retrouve avec les deux premières lettres de nationalité de l'Etat, suivies de XX à la fois notamment pour les deux types d'espace aérien. Certaines TMA, s'étendant au-delà des limites territoriales de l'Etat auquel elles se rapportent, méritent d'être clairement identifiées.

C'est le cas du Togo dont l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome est DXXX : La règle appliquée ne permet pas de distinguer clairement l'indicateur d'emplacement de l'UTA de Lomé par rapport à celui de l'aérodrome de Lomé.

- 3.6. Cette situation a généré beaucoup de confusions au niveau des usagers de l'air qui ont posé des demandes d'éclaircissements. Les systèmes automatisés de tri de NOTAM également ne permettaient pas de générer les NOTAM pour la Région concernée. Cela entraînait un retard d'information aux usagers. De plus, pour éviter le blocage certains SIA ont remplacé l'indicateur proposé par celui de la FIR à laquelle se rapporte l'UTA ou le sous-secteur FIR, ce qui a généré :
 - L'absence de pertinence de l'information ;
 - La confusion auprès des usagers qui consultaient le sites web d'accès à l'information.

4. Actions de la Réunion

La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans la présente note de travail, et des difficultés opérationnelles induites ;
- b) Soutenir l'affectation d'indicateurs d'emplacement aux UTA, certaines TMA et sous-secteurs FIR issus de la sectorisation ATS de la gestion de l'espace aérien ;
- c) Encourager la mise en conformité systématique des systèmes automatisés par rapport à la réglementation en vigueur dans un délai spécifique après l'entrée en vigueur de la réglementation ; notamment pour l'information impactant l'UTA ou un sous-secteur FIR, afin de garantir l'intégrité de la rediffusion des NOTAM utilisant les deux premières lettres de nationalité suivies de XX dans la case A.