

LETTRE D'ACCORD

ENTRE L'ACC/FIC DE _____ ET LE ACC/FIC DE _____

1. PRÉAMBULE

1.1 Les représentants autorisés de l'Autorité 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/FIC de _____ et _____.

2. Date d'entrée 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. Portée

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/FIC et l'ACC/FIC de

4.2 La présente lettre d'accord donne également un caractère officiel à la délégation de responsabilité, de l'ACC/FIC d'..... à l'ACC/FIC d'..... 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 6.4.1. 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/FIC intéressés peuvent convenir de dérogations temporaires à ces procédures, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 18 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. FIR...(nom de la FIR située à l'intérieur de l'espace aérien RVSM, s'il y a lieu).

6.1 La zone de transition servant d'espace aérien désigné pour les opérations de transition à partir de l'espace aérien RVSM vers l'espace aérien non-RVSM et vice-versa est définie comme suit :

6.2 La FIR...(nom de la FIR située dans une zone de transition RVSM) qui est adjacente à la FIR...(nom de la FIR adjacente située à l'intérieur de l'espace aérien non-RVSM) est définie comme étant la portion d'espace située dans les limites latérales des routes ATS suivantes et contenue à l'intérieur des tronçons ci-après :

-(indicatif de la route ATS) entre...(nom et position du point de compte-rendu) et...(nom et position du point et compte rendu) ;
- ... (indicatif de la route ATS) entre... (position du point de compte rendu) et ... (position du point de compte rendu) ;

6.3 Les positions indiquées ci-dessous constituent les points de sortie et d'entrée entre la FIR ...(nom de la FIR située dans la zone de transition RVSM) et la FIR ...(nom) :

FIR	POINT D'ENTRE	POINT DE SORTIE	ROUTE ATS	DIRECTION
(nom de FIR)	(nom)	(nom)	(UM998)	(Ouest)
(nom de FIR)	(nom)	(nom)	(UM 714)	(Est)

6.4 PROCEDURES DE CONTROLE APPLICABLES AUX AERONEFS HOMOLOGUES ET NON-HOLOGUES RVSM

6.4.1 Le Centre de contrôle régional (ACC) de ...(nom) devra s'assurer de ce qui suit :

- a) les aéronefs homologués RVSM et non-RVSM qui entrent dans la FIR ...(nom de la FIR faisant partie de l'espace RVSM) en provenance de la FIR (nom de la FIR située en dehors de l'espace aérien RVSM) seront acceptés dans l'espace aérien de transition RVSM de ...(nom de cet espace) ;
- b) le minimum de séparation verticale approprié sera appliqué en tenant compte du statut RVSM des aéronefs considérés ;
- c) les aéronefs seront établis aux niveaux de croisière appropriés , selon que l'une ou l'autre FIR se trouve dans l'espace aérien RVSM ou non-RVSM . Le minimum de séparation verticale en question devra être réalisé avant que l'aéronef ne franchisse le point de sortie de l'espace de transition RVSM vers la FIR ...(nom) ; et
- d) les aéronefs civils non-homologués RVSM opérant à partir de la FIR ...(nom de la FIR située dans un environnement non-RVSM) vers ...(FIR faisant partie d'un environnement RVSM) seront établis à un niveau de croisière hors des limites verticales de la FIR ...(nom de la FIR située en environnement RVSM) avant que cet aéronef ne franchisse le point d'entrée dans l'espace aérien de transition RVSM en direction de la FIR ...(nom) ;
- e) les niveaux de croisière selon la direction du vol dans les environnements RVSM et non-RVSM figurent dans l'Annexe 2, Appendice 3, de l'OACI.

6.4.2 Les niveaux de croisière organisés en fonction de la direction du vol entre les FIR A et B, lorsque la FIR A se trouve dans un environnement non-RVSM tandis que la FIR B est située dans l'espace aérien RVSM, sont illustrés à la figure 1 ci-dessous.

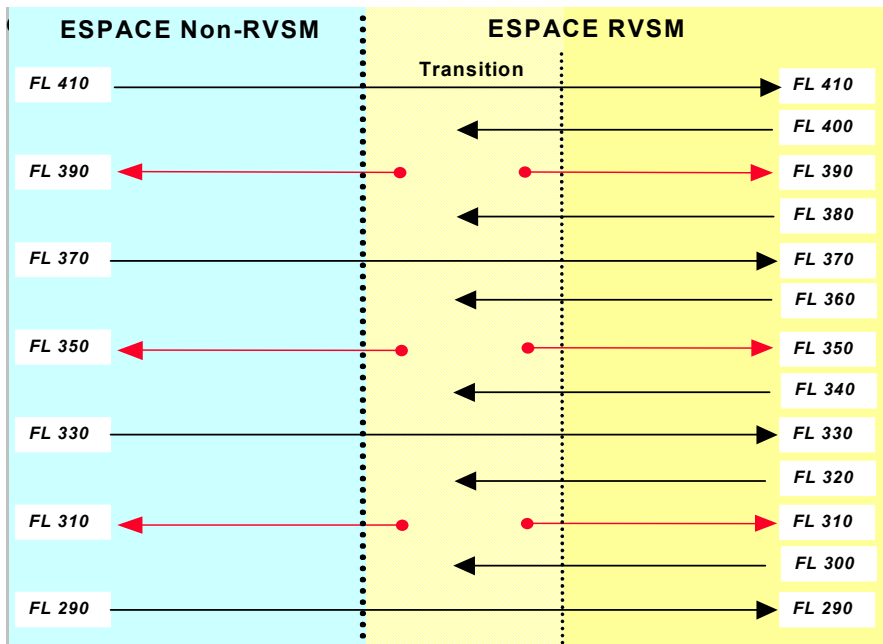


Figure 1.

6.4.3 Il importe de noter que, dans la Figure 1 ci-dessus, la ‘**direction opposée**’ des niveaux de croisière se rapporte uniquement aux FL 310, 350 et 390.

6.5 PROCEDURES ATC APPLICABLES AUX AERONEFS HOMOLOGUES ET NON-HOLOGUES RVSM EN PROVENANCE DE LA FIR A...(nom) située dans les limites de l’espace aérien RVSM ET A DESTINATION DE LA FIR B ...(nom) qui, quant à elle, se trouve en dehors de l’espace aérien RVSM.

6.5.1 Les aéronefs homologués RVSM et les aéronefs non-homologués pénétrant dans la FIR A (espace aérien RVSM) en provenance de la FIR B (environnement non-RVSM) seront établis à un niveau de vol conformément au Tableau OACI des niveaux de croisière publiés dans l’Annexe 2 de L’OACI, Appendice 3, a)

6.5.2 Tout changement de niveau non-RVSM pour un niveau RVSM sera déclenché par l’ACC ...(nom) dès l’entrée de l’aéronef dans l’espace aérien RVSM de transition (**Figure 2**).

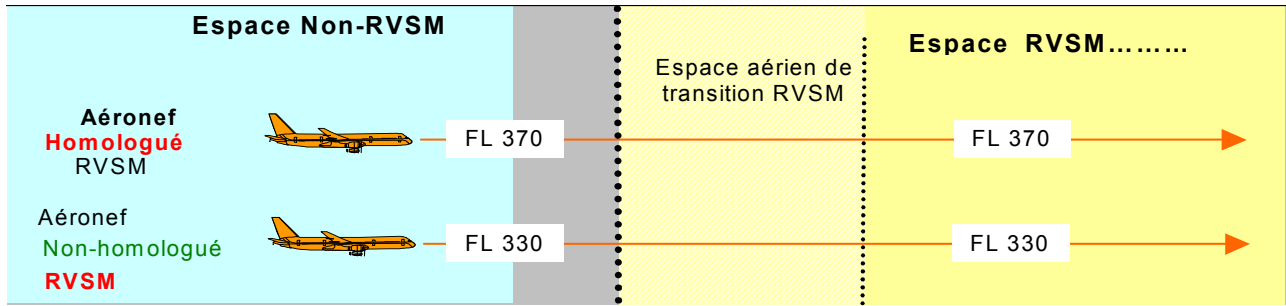


Figure 2.

6.5.3 Les aéronefs homologues RVSM pénétrant dans un espace aérien non-RVSM et arrivant d'une zone de transition RVSM doivent être établis avec le minimum de séparation verticale applicable par le dernier ACC fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne à ces aéronefs et avant que ceux-ci ne franchissent le point de sortie de la zone de transition RVSM pour entrer dans un environnement non-RVSM. Ces aéronefs doivent être établis à un niveau de vol conformément au Tableau des niveaux de croisière publiés dans l'Annexe 2 de l'OACI, Appendice 3, b), (Voir Figure 3).

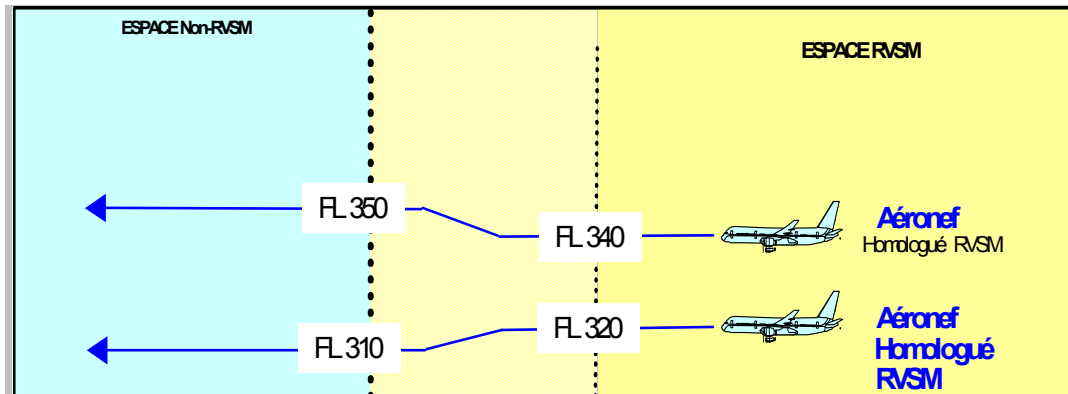


Figure 3.

6.5.4 Les aéronefs non homologués RVSM partant d'un aéroport en dehors des limites latérales de l'espace aérien RVSM et à destination d'un aéroport situé dans un environnement non-RVSM également et opérant sur une route ATS ayant un tronçon à l'intérieur de l'espace aérien RVSM seront autorisés par l'ACC (nom) à rejoindre le niveau de vol FL 280 (ou au-dessous) ou le niveau de vol FL 430 (ou au dessus). De tels changements de niveau de vol devront être effectués avant que l'aéronef ne franchisse le point d'entrée dans l'espace aérien RVSM de transition. (Voir Figure 4).

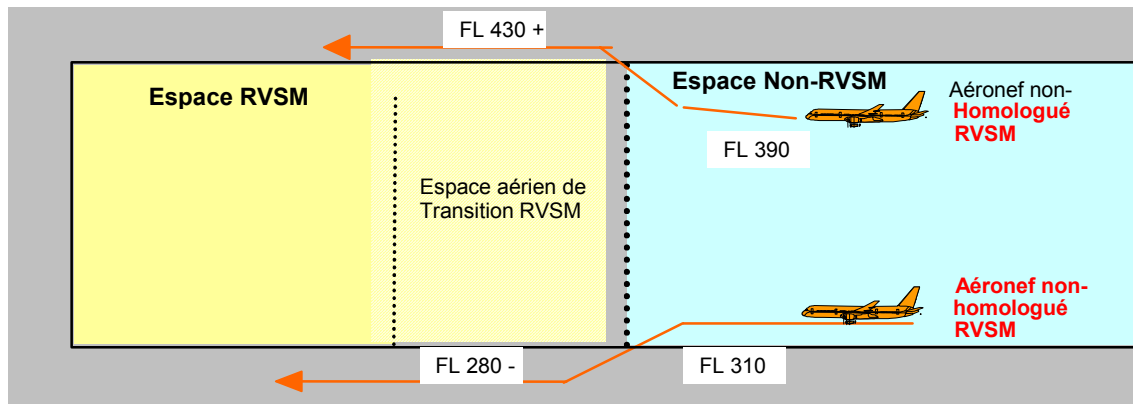


Figure 4.

6.5.5 Les aéronefs non-homologués RVSM dont l'aérodrome de départ se situe hors des limites latérales de l'espace aérien RVSM et dont l'aérodrome de destination se trouve dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM seront autorisés par l'ACC ...(nom) à rejoindre le niveau de vol FL 280 ou au-dessous. L'aéronef ainsi autorisé devra occuper le niveau en question avant de franchir le point d'entrée dans l'espace aérien de transition adjaçant. (Voir Figure 5).

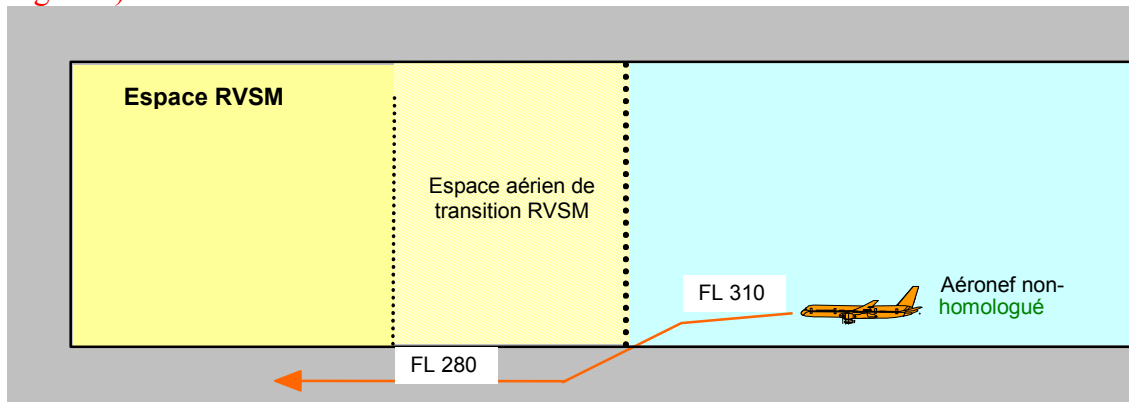


Figure 5

6.5.6 Les aéronefs non-homologués RVSM en transit depuis l'espace aérien RVSM vers l'espace aérien non-RVSM, lorsque l'aérodrome de départ est situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM et l'aérodrome de destination hors des limites latérales de l'espace aérien RVSM, seront autorisés par l'ACC ...(nom) au niveau de vol FL 270 ; l'ACC responsable pourra ensuite autoriser l'aéronef à monter au niveau FL 290 ou plus haut pourvu que le changement de niveau soit effectué à l'intérieur de la zone de transition et avant que l'aéronef ne franchisse le point de sortie de l'espace de transition pour pénétrer dans l'espace aérien non-RVSM. (Voir Figure 6).

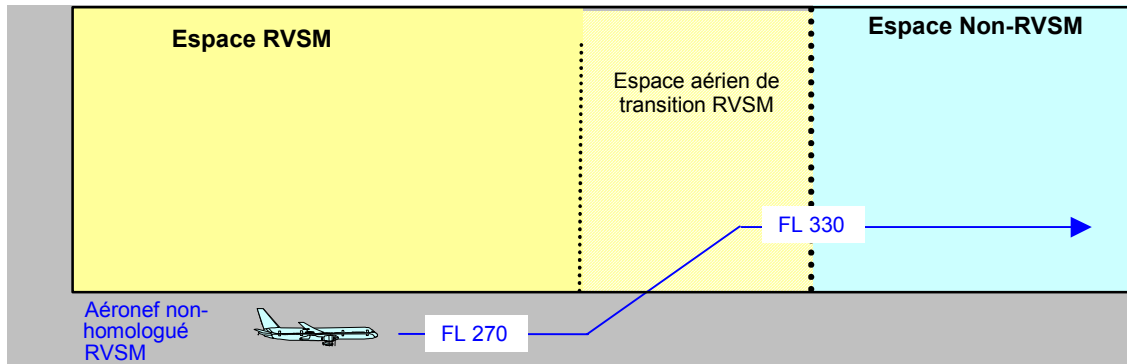


Figure 6

6.6 PROCEDURES D'INTERRUPTION DES OPERATIONS RVSM

6.6.1 L'ACC ...(nom) envisagera de suspendre les opérations RVSM dans l'espace aérien RVSM de la FIR ...(nom) lorsqu'il recevra, de la part des pilotes, des comptes rendus de **turbulences fortes**. L'ACC devra alors établir un minimum de séparation verticale de 600 m (2000 ft dans l'espace aérien RVSM ainsi affecté).

7. Messages de mouvement et de contrôle

7.1 Plans de vol

7.1.1 Des messages de plan de vol déposé (FPL) seront transmis pour les vols provenant d'une FIR donnée et pénétrant dans une autre, au moins **30** minutes avant l'heure estimée d'arrivée de l'aéronef à la limite commune de FIR.

8 Départs

8.1 Des messages de départ (DEP) seront transmis pour tous les vols mentionnés en 7.1.2 ci-dessus, aussitôt que possible après le décollage de l'aéronef.

8.2 Dans le cas des vols au départ des aérodromes de..... étant donné leur proximité aux points de transfert de contrôle, la coordination entre l'organe ATS transféreur et l'organe ATS récepteur sera accomplie avant que l'autorisation ATC ne soit délivrée à l'aéronef intéressé (voir PANS-RAC (DOC 4444, VIII^{ème} Partie, paragraphe 4-2-3).

9. Estimations

9.1 Des messages d'estimation (EST) seront transmis pour tous les vols qui traversent la limite commune, à temps pour être reçus par l'organe ATS récepteur **5** minutes au moins avant l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert spécifié en 13.1 ci-dessous.

9.2 En ce qui concerne les survols, les vols en provenance des aéroports de la FIR..... autres que l'aéroport de Mekele pénétrant dans la FIR, des messages d'estimation seront transmis **30** minutes au moins avant l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert de contrôle spécifié en 13.1 ci-dessous.

10 Révisions

10.1 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 **3** minutes ou plus de l'heure estimée qui avait été communiquée à l'origine ou lorsqu'il est prévu de changer de condition et/ou de niveau autorisé de passage.

11 Transmission des messages et procédures de coordination

11.1 Les messages FPL et DEP seront transmis sur le RSFTA.

11.2 Les messages de coordination (EST, CDN et ACP) seront transmis sur des circuits vocaux directs ATS.

11.3 Lorsque le circuit vocal direct ATS reliant les organes ATS intéressées n'est pas disponible, l'organe ATS transféreur communiquera les données de vol pertinentes à l'organe ATS accepteur sur la radiotéléphonie HF(RTF) et/ou sur RSFTA.

11.4 Le système téléphonique sera utilisé en cas de force majeure.

11.5 Lorsqu'il effectuera la coordination nécessaire au moyen du RSFTA l'organe ATS transféreur enverra le message de coordination approprié en temps utile avant le départ de l'aéronef pour les vols provenant de..... devant pénétrer dans la FIR..... Il en sera de même pour les vols provenant deet devant pénétrer dans la FIR

11.6 Dans le cas du trafic en survol, la coordination sera assurée **30** minutes au moins avant l'heure estimée de passage de l'aéronef au point de transfert de contrôle.

11.7 Une fois que les conditions de transfert auront été coordonnées, l'organe transféreur ne pourra pas les modifier sans accord préalable des organes ATS concernés.

11.8 En cas d'interruption des communications entre organes ATS:

- Un aéronef au départ d'..... sur la route ATS UG 650 vers..... sera autorisé à monter jusqu'au niveau de vol FL-260 et recevra pour consigne de demander au centre de l'approbation d'un niveau supérieur.
- Un aéronef au départ de..... vers sur la route ATS UG 650 sera autorisé à monter jusqu'au niveau de vol FL-270 et recevra pour consigne de demander au contrôle d'..... l'approbation d'un niveau supérieur.
- UN aéronef au départ d'..... sur la route ATS A/UA451 et se rendant au-delàsera autorisé à monter jusqu'au niveau de vol FL-270 et recevra pour consigne d'obtenir directement du centre de..... l'approbation d'un niveau supérieur.
- Un aéronef au départ de vers sera autorisé à monter jusqu'au niveau de vol FL-280 et recevra pour consigne d'obtenir directement du contrôle d'..... l'approbation d'un niveau supérieur.
- Un aéronef au départ de et devant pénétrer dans la FIR sera autorisé au niveau de vol FL-160, à passer au-dessus de en maintenant le FL-160 et entrer en communication avec l'ACC/FIC d'..... **10** minutes au moins avant de pénétrer dans la FIR Un aéronef au départ d'..... avec l'intention de pénétrer dans la FIRdevrait être au niveau de vol FL-190 pour à passer au-dessus du point AS NDB au niveau de vol 190, et entrer en communication avec l'ACC/FIC de.....**10** minutes au moins avant de pénétrer dans la FIR.....

- Un aéronef déjà au niveau de croisière recevra pour consigne d’entrer en communication avec l’organe accepteur et recevra les données de vol nécessaires aussitôt que possible, en tout cas **10** minutes au moins avant d’atteindre le point de transfert de contrôle.

12 Transfert des communications

12.1 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.

12.2 Lorsque l’organe ATS accepteur n’est pas en mesure d’établir les communications avec un aéronef dans les **5** minutes qui suivent l’heure estimée de passage au point de transfert, il en informera l’organe ATS transféreur afin que les mesures appropriées puissent être prises.

12.3 Pour le transfert des communications, les fréquences primaires sont assignées comme suit:

Route ATS	Indicatif d’Appel	Fréquence de l’organe ATS
.....	Contrôle
.....	Contrôle
.....	Contrôle
.....	Contrôle
.....	Contrôle
.....	Contrôle

12.4 Les fréquences secondaires, à utiliser lorsque les communications ne peuvent pas être établies sur les fréquences primaires, sont assignées comme suit:

Route ATS	Indicatif d’Appel de l’organe ATS	Fréquence
.....	Contrôle
.....	Contrôle

13. Transfert de responsabilité

13.1 Le contrôle de la circulation aérienne sera transféré à l'organe accepteur aux points significatifs suivants:

ATS route

Transfer of Control Point

.....

13.2 Le contrôle de la circulation sera transféré à et aux limites respectives des CTR.

13.3 Les plans de vol relatifs à tous les aéronefs transitant par la FIR seront transmis au contrôle au moyen du RSFTA et/ ou circuit vocal direct ATS.

13.4 Tous les renseignements disponibles concernant les vols traversants la FIR seront communiqués au Centre d'..... au moyen des circuits vocaux directs ATS-7595 KHZ/4470 KHZ et/ou du RSFTA.

13.5 Si le transfert de contrôle s'impose ailleurs qu'aux points indiqués en 13.1 ci-dessus, il sera coordonné séparément pour chaque vol.

13.6 L'organe accepteur assumera le contrôle d'un aéronef transféré dès que celui-ci aura signalé à cet organe qu'il a franchi le point de transfert de contrôle approprié.

13.7 L'organe accepteur n'assumera pas le contrôle d'un aéronef qui communiquait avec lui avant qu'il ait franchi le point de transfert, à moins que l'organe transféreur n'ait expressément donné son accord.

14. Niveaux de vol

14.1 Des niveaux de vol seront attribués aux aéronefs se trouvant sur les routes ATS comme suit:

Route ATS	De	A	Niveaux de vol
.....

14.2 Des niveaux de vol conformes au tableau des niveaux de croisière de l'Appendice 3 à l'Annexe 2 seront attribués aux aéronefs se trouvant en dehors des routes ATS.

15. Limite d'autorisation

15.1 La limite d'autorisation sera normalement l'aérodrome de destination. Toutefois, si la coordination nécessaire ne peut pas être assurée à temps 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.

16. Renseignements métrologiques

16.1 Les organes ATS se communiqueront les renseignements **SIGMET** ainsi que les conditions météorologiques aux aérodromes de destination situés dans leur **FIR** respectives chaque fois que ces conditions peuvent tomber au-dessous des minima d'exploitation des aéronefs et de ce fait obliger ceux-ci à attendre qu'elles s'améliorent.

17. Régulation de la circulation

17.1 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 les uns avec les autres et conviendront d'un nombre d'aéronefs par heure. Tous ces accords seront résiliés dès que les circonstances permettront la reprise des opérations normales. La décision des superviseurs de Centre ACC suffira dans tous ces cas.

18. Dérogations

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

18.2 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 intéressés et il y sera mis fin dès que les circonstances qui en sont la cause cesseront d'exister.

18.3 Les accords de coordination ATS conclus entre les organes ATS voisins seront révisés à cet effet pour uniformiser l'application.

19. Recherche et Sauvetage

19.1 Les opérations de recherches et de sauvetage à l'intérieur des zones de responsabilité respectives du RCC de..... et du RCC seront menées en totale conformité avec les normes et pratiques recommandées figurant dans l'Annexe 12 de l'OACI et avec des éléments indicatifs figurant dans le Doc.9731 (IAMSAR).

20. Règlement des litiges

20.1 Tout litige qui peut survenir entre les deux parties contractants concernant le présent accord sera réglé à l'amiable à travers des négociations. Si un tel litige ne peut pas être réglé par voie de négociations, il sera renvoyé aux autorités supérieures.

22. Signataires autorisés

Pour Pour

Lieu _____

Date _____

- FIN -