

GEN 1.7 DIFFÉRENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDÉES ET PROCÉDURES OACI
DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES**DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 1 DE L'O.A.C.I.**
DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 1 OF ICAO

En matière de Licences du personnel, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 1 (11ème édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4 LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE PARAGRAPHE 4.5. – CATEGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 4.5.1.	RTA 1- LICENCES DU PERSONNEL, PARAGRAPHE 4.5.1: CATEGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE Les catégories de qualification de contrôleur de la circulation aérienne sont définies ainsi qu'il suit : a) qualification de contrôle d'aérodrome ; b) qualification de contrôle d'approche aux procédures ; c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ; d) qualification de contrôle radar d'approche de précision ; e) qualification de contrôle régional aux procédures ; f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance; g) qualification centre (CCQ) ; h) qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ).

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 2 DE L'O.A.C.I.

DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 2 OF ICAO

En matière de règles de l'air, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 2 (10ème édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 3. – REGLES GENERALES	
Norme 3.1.5.	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.1.5 : Remorquage. Un aéronef ou autre objet n'est remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne, Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.
Norme 3.1.11.	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.1.11 : Les aéronefs ne voleront à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État. Zone dangereuse : La nature des activités qui ont lieu dans une zone de ce type ainsi que les heures d'activation, sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
Norme 3.2.2.1.	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.2.2.1 : Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance, et : a) qu'il ne crée pas un danger du fait de sa turbulence de sillage ; b) qu'il tienne compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.
Norme 3.3.1.2.	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.3.1.2, alinéa (e) : tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières ; dans ce cas, le plan de vol est communiqué au moins trente minutes avant l'heure estimée du départ du poste stationnement.
Norme 3.3.1.4.	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.3.1.4 : Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol doit être déposé au plus tard 60 minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne. S'il est communiqué en cours de vol, il doit être transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne 20 minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef : a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ; b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne.
Norme 3.6.5.2.2.	Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol conformément aux dispositions du § 3.6.5.2.1, alinéa a), l'aéronef : a) sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, doit maintenir la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifiera son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ; b) Sans objet : 1) Sans objet 2) Sans objet 3) Sans objet c) Sans objet d) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, doit poursuivre son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa e) ci-après, attendra à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ; e) doit commencer à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa d) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il doit commencer à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; f) doit exécuter la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ; g) atterrira, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa e) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.



DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIE ET L'ANNEXE 3 DE L'O.A.C.I.*DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 3 OF ICAO*

En matière de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandés qui font l'objet de l'Annexe 3 (17ème édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5. – OBSERVATIONS D'AERONEF ET COMPTES RENDUS D'AERONEF	
5.4 – OBSERVATIONS REGULIERES D'AERONEF— EXEMPTIONS	
Norme 5.4.	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.4.1 : Lorsque la communication en phonie est utilisée, un aéronef est exempté d'effectuer les observations régulières spécifiées au § 5.3.1 dans le présent RTA</p> <ol style="list-style-type: none"> a) s'il n'est pas doté d'équipement RNAV; ou b) lorsque la durée du vol est inférieure ou égale à deux heures; c) lorsqu'il se trouve à une distance équivalant à moins d'une heure de vol du prochain point d'atterrissage prévu; ou d) lorsque l'altitude de vol est inférieure à 1 500 m (5 000 ft). <p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.4.2 : Lorsque la communication en phonie est utilisée, que les exemptions supplémentaires qui peuvent être prescrites par voie d'accord régional de navigation aérienne pour les vols qui suivent des routes ou survolent des régions à forte densité de circulation aérienne et/ou dont le réseau synoptique est satisfaisant prennent la forme de procédures d'exemption ou de désignation. Ces procédures devront :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) être telles qu'il soit possible de répondre aux besoins minimaux d'observations d'aéronef de tous les centres météorologiques intéressés ; b) être d'une application aussi simple que possible et, de préférence, ne pas exiger l'examen de cas individuels.
5.5 – OBSERVATIONS SPECIALES D'AERONEF	
Norme 5.5.	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.5 : Des observations spéciales seront effectuées par tous les aéronefs chaque fois qu'ils rencontreront ou observeront l'une ou l'autre des conditions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) forte turbulence ; b) fort givrage ; c) onde orographique forte ; d) orage, sans grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains ; e) orage, avec grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains ; f) forte tempête de poussière ou de sable
CHAPITRE 9. – ASSISTANCE AUX EXPLOITANTS ET AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE	
9.1 – DISPOSITIONS GENERALES	
Norme 9.1.3.	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 9.1.3 : Les renseignements météorologiques fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite doivent être les plus récents et comprennent les éléments suivants, ainsi qu'il aura été établi par les prestataires de services météorologiques en consultation avec les exploitants intéressés :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Les prévisions <ol style="list-style-type: none"> 1) du vent et de la température en altitude 2) de l'humidité en altitude 3) de l'altitude géo potentielle des niveaux de vol 4) du niveau de vol et de la température de la tropopause 5) de la direction, de la vitesse et du niveau de vol du vent maximal b) les METAR ou SPECI pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que les aérodromes de dégagements au décollage, en route et à destination c) les TAF ou TAF amendés pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu ainsi que pour les aérodromes de dégagement au décollage, en route et à destination d) les prévisions pour le décollage e) les renseignements SIGMET ainsi que les comptes rendus en vol spéciaux appropriés concernant l'ensemble de la route f) les renseignements d'aérodromes pour l'aérodrome local g) les images provenant de satellites météorologiques

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 6 DE L'O.A.C.I.

DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 6 OF ICAO

En matière de l'exploitation technique des aéronefs et la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 06 (9ème édition) à la convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
	La partie III de l'Annexe 6 - NON APPLICABLE



DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 11 DE L'O.A.C.I.*DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 11 OF ICAO*

En matière de service de la circulation aérienne, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 11 (13^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 02 – GÉNÉRALITÉS	
Norme 2.25.3.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 2.25.3 : Il est procédé à la vérification des horloges et autres systèmes d'enregistrement de l'heure des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC.
CHAPITRE 03 – SERVICE DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 3.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 3.1 : Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice : a) de tous les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé : A et D b) Non applicable ; c) Non applicable ; d) Non applicable ;
Norme 3.3.4.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 3.3.4 : Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A ; b) entre les vols IFR dans les espaces aériens de classe D ; c) sans objet ; d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ; e) entre les vols VFR spéciaux, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit. Toutefois, à la demande d'un aéronef et si l'autorité compétente des services de la circulation aérienne prescrit dans le cas prévu en b) ci-dessus, dans l'espace aérien de classe D, un aéronef pourra recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue.
CHAPITRE 04 – SERVICE D'INFORMATION AU VOL	
Norme 4.2.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 4.2.1 : Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol : a) Non applicable ; b) Non applicable ; c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matière radioactives ou de produits chimiques toxiques ; d) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation ; e) renseignements sur les modifications concernant la nature des services de la circulation aérienne et les conditions dans lesquelles ils sont assurés ; f) renseignements sur les ballons libres non habités enfin tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.
CHAPITRE 05 – SERVICE D'ALERTE	
Norme 5.1.3.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 5.1.3 : Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle ou d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS est en difficulté, cette tour de contrôle, ce centre de contrôle d'approche ou cet organisme AFIS avertit immédiatement le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol désigné qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage intéressé. Toutefois si la nature du cas d'urgence est telle que la notification est superflue, il n'est pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.
Norme 5.1.3.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 5.1.3.1 : Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome, le centre de contrôle d'approche ou l'organisme AFIS responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

CHAPITRE 06 – MOYENS DE TELECOMMUNICATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 6.2.2.1.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.3.2.1.1 : Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité : 1) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit coimplanté ; 2) les organismes de contrôle d'approche ; 3) les tours de contrôle ou organisme AFIS.
Norme 6.2.2.1.2.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1.2 : Un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions du 6.2.2.1.1, dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité : a) organismes de contrôle d'approche ; b) tours de contrôle d'aérodrome; ou organismes AFIS ; c) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis séparément.
Norme 6.2.2.1.3.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1.3 : Un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions des 6.2.2.1.1 et 6.2.2.1.2, dispose de moyens de communication avec la tour ou organismes AFIS les tours de contrôle d'aérodrome qui lui sont associées et avec le ou les bureaux de piste ATS correspondants lorsque ces derniers sont établis séparément.
Norme 6.2.2.1.4.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1 : Une tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions des 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2 et 6.2.2.1.3, dispose de moyens de communication avec le bureau de piste ATS qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément.
Norme 6.2.2.2.2.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.2.2 : Un centre de contrôle d'approche, une tour de contrôle d'aérodrome et un organisme AFIS disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives : a) les organismes militaires intéressés ; b) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.) ; c) centre météorologique qui dessert l'organisme en question ; d) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question ; e) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.
Norme 6.2.2.3.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.3.1 : Les installations de Télécommunication nécessaires aux termes des 6.2.2.1, 6.2.2.2.1 et 6.2.2.2.2, a) et b) sont dotées de moyens permettant : a) des communications vocales directes, peuvent être établies pour les besoins du transfert de contrôle ; b) Non applicable.
Norme 6.2.3.1.2.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.3.1.2 : A moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées en outre de moyens permettant des communications vocales directes avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle.
CHAPITRE 07 – RENSEIGNEMENTS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 7.1.4.1.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 7.1.4.1 : Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS reçoivent les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.
Norme 7.1.4.6.	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 7.1.4.6 : La tour de contrôle ou l'organisme AFIS reçoit les renseignements sur le cisaillement du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage.



DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 15 DE L'O.A.C.I.*DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 15 OF ICAO*

En matière de Services d'information aéronautique, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 15 (13ème édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4. – PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIP)	
Norme 4.1.3.	RTA 15 Services d'information aéronautique paragraphe 4.1.3 : Les cartes aéronautiques, énumérées ci-après, qui ont été établies pour les aéroports/hélistations internationaux désignés figurent dans les AIP ou sont diffusées séparément aux destinataires des AIP : <ul style="list-style-type: none"> a) Cartes d'aérodrome/d'hélistation — OACI ; b) Cartes d'obstacles d'aérodrome— OACI type A ; c) Cartes de stationnement et d'accostage d'aéronef— OACI ; d) Cartes régionales — OACI ; e) Cartes d'approche aux instruments — OACI ; f) Cartes d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) — OACI ; g) Cartes d'approche à vue— OACI
CHAPITRE 5. - NOTAM	
Norme 5.1.1.1.	RTA 15 Services d'information aéronautique paragraphe 5.1.1.1 : Un NOTAM doit être établi et publié dans le cas des renseignements ci-après : <ul style="list-style-type: none"> a) mise en service, fermeture ou importantes modifications dans l'exploitation d'aérodromes/hélistations ou de pistes ; b) mise en service, retrait ou importantes modifications dans le fonctionnement des services aéronautiques (AGA, AIS, ATS, CNS, MET, SAR, etc.) ; c) mise en service, retrait ou modification importante de la capacité opérationnelle des services de radionavigation et des services de communication air-sol y compris : interruption ou rétablissement du service, modification de fréquences, changement dans les heures de service notifiées, changement d'indicatif, changement d'orientation (aides directionnelles), modification de l'emplacement, variations de puissance d'au moins 50 %, changement d'horaire ou de teneur des émissions, irrégularité ou incertitude du fonctionnement des services de radionavigation ou des services de communication air-sol ; d) mise en service, retrait ou modification importante d'aides visuelles ; e) interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome ; f) institution, suppression ou modification importante de procédures pour les services de navigation aérienne ; g) apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeurs dans l'aire de manoeuvre ; h) modifications et limitations dans la disponibilité de carburant, d'huile et d'oxygène ; i) changements importants dans les moyens et services de recherche et de sauvetage ; j) installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant les obstacles à la navigation aérienne ; k) modifications apportées aux règlements et nécessitant des mesures immédiates, par exemple zones interdites à cause d'opérations SAR ; l) existence de dangers affectant la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices militaires, manifestations aériennes, courses et activités majeures de parachutisme hors des emplacements promulgués) ; m) érection, suppression ou modification d'obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage/montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans la bande de piste ; n) institution ou suppression (mise en activité ou hors d'activité) de zones interdites, réglementées ou dangereuses, ou changement de classification de ces zones ; o) établissement ou suppression de zones ou de routes ou de parties de zones ou de routes où il y a possibilité d'interception et où il est nécessaire d'assurer la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz ; p) désignation, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement ; q) changements significatifs du niveau de protection normalement disponible à un aérodrome/une hélistation aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie ; un NOTAM ne doit pas être établi que s'il y a un changement de catégorie et ce changement est clairement spécifié (voir annexe 14, Volume I, Chapitre 9 et Supplément A, section 17) ;

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">r) existence, élimination ou importantes modifications de conditions dangereuses dues à la présence de matières radioactives, de produits chimiques toxiques ou d'eau sur l'aire de mouvement ;s) apparition d'épidémies nécessitant des changements dans les règlements notifiés en matière de vaccination et dans les dispositions relatives au contrôle sanitaire ;t) prévisions de rayonnement cosmique d'origine solaire, lorsqu'elles sont fournies ;u) établissement de missions de secours humanitaires, comme celles qui sont réalisées sous les auspices des Nations Unies, avec les procédures et/ou les limitations concernant la navigation aérienne ;v) application de mesures d'exception à court terme en cas de perturbation générale ou partielle des services de la circulation aérienne ou des services de soutien connexes. |
|--|--|



DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 18 DE L'O.A.C.I

DIFFERENCES BETWEEN THE MAURITANIA REGULATION AND THE ANNEX 18 OF ICAO

En matière de l'exploitation technique des aéronefs et la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 18 (4ème édition) à la convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous

REGLEMENTATION OACI	REGLEMENTATION APPLICABLE
	PAS DE DIFFÉRENCES



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE