



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note décrit un plan d'action pour faciliter la transition de la Région AFI au nouveau modèle de plan de vol OACI et aux dispositions qui s'y rapportent.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Amendement n° 1 de la 15^e édition des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), approuvé le 27 mai 2008, contient une révision importante du plan de vol OACI (Appendice 2 des PANS-ATM). Vu que la mise en œuvre de cet amendement exigera des efforts et des délais d'exécution importants de la part des États, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des exploitants d'aéronefs et que le changement devrait être coordonné avec toutes les parties prenantes, toutes les régions de l'OACI devraient élaborer des plans de transition coordonnés. L'édition provisoire de l'amendement figure en pièce jointe à la version électronique de la lettre AN 13/12.5-07/35 sur le site ICAO-NET (www.icao.int/icaonet).

2. ANALYSE

2.1 Le nouveau modèle de plan de vol OACI et les dispositions qui s'y rapportent sont nécessaires pour permettre aux systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) d'utiliser de façon optimale les fonctionnalités évoluées des aéronefs et de répondre aux exigences des systèmes ATM automatisés, tout en tenant compte de la compatibilité avec les systèmes actuels, des facteurs humains, de la formation, des coûts et de la transition.

2.2 Le nouveau plan de vol est également adapté aux nouvelles fonctionnalités et technologies de navigation aérienne comme le minimum de séparation verticale réduit (RVSM), la navigation fondée sur les performances (PBN), les performances de communication requises (RCP),

la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et le système mondial de navigation par satellite (GNSS), tout en conservant un haut degré de similitude avec le plan de vol actuel.

2.3 Il convient de noter que l'amendement du plan de vol est une étape intermédiaire vers un système entièrement réorganisé d'interaction entre les aéronefs et le système ATM, où les aéronefs constituent une partie intégrante du système ATM envisagé dans le concept opérationnel d'ATM mondiale.

2.4 Pour que la transition du plan de vol actuel au nouveau plan se fasse sans heurt, il faut adopter des stratégies de transition communes et des mesures d'atténuation.

2.5 Une liste de contrôle générale, présentée dans un formulaire de cadre de performance, est proposée en appendice à la présente note ; cette liste devra être utilisée par les États et devrait être employée par le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) pour suivre le processus de transition.

2.6 Le plan de vol et les dispositions connexes des PANS-ATM ont été amendés de manière à garantir la rétrocompatibilité ; les indicateurs et les éléments alphanumériques actuels n'ont donc pas été réutilisés ou réattribués avec des significations différentes. La structure du plan de vol actuel a également été conservée afin d'assurer une transition simple et ordonnée.

2.7 Les incidences des modifications apportées aux systèmes de traitement des données de vol varieront d'un fournisseur de services de navigation aérienne ou d'un État à un autre, selon les données requises, le niveau de validation nécessaire et les types de systèmes en place. Une liste de contrôle générale devrait toutefois être utilisée. Compte tenu de ce qui précède, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 6/x — Liste de contrôle générale

Il est recommandé que les États, par l'intermédiaire du Groupe APIRG, coordonnent leur transition au nouveau plan de vol OACI et adoptent une liste de contrôle de leurs systèmes fondée sur le formulaire de cadre de performance présenté en appendice à la présente note, de manière à assurer une transition harmonisée et ordonnée au nouveau plan de vol d'ici le 15 novembre 2012.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation proposé au § 2.7.

APPENDICE

OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATM

LISTE DE CONTRÔLE GÉNÉRALE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU PLAN DE VOL OACI				
Avantages				
Environnement	réduction de la consommation de carburant			
Efficacité	- possibilité pour les fournisseurs de services de navigation aérienne d'utiliser au maximum les fonctionnalités des aéronefs - possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées - augmentation de l'efficacité grâce à la facilitation de l'emploi de technologies avancées - équilibre optimal entre la demande et la capacité grâce à un échange efficace de renseignements			
Sécurité	renforcement de la sécurité par l'emploi de fonctionnalités modernes à bord des aéronefs			
Stratégie				
court terme (2010)				
moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
SDM (gestion de la prestation des services)	<i>Espace aérien en route</i> - veiller à ce que les spécifications relatives à l'automatisation et aux logiciels des systèmes locaux puissent être pleinement adaptées aux changements envisagés dans le nouveau plan de vol ; - veiller à ce que les systèmes de traitement des données de vol (FDPS) puissent analyser l'information correctement et bien identifier l'ordre de réception des messages afin de garantir que les données ne seront pas mal interprétées ; - analyser chacune des données des divers champs du nouveau plan de vol, en comparant les valeurs actuelles et les nouvelles valeurs pour vérifier s'il existe des problèmes d'application du service assuré par l'installation elle-même ou par les organismes en aval ; - veiller à ce qu'aucun État ne présente des anomalies ou des écarts par rapport aux dispositions du plan de vol ; - veiller à ce que le bureau de piste des services de la circulation aérienne accepte et diffuse toutes les fonctionnalités des aéronefs et intentions de vol aux centres de contrôle régional (ACC) en aval, comme le prescrivent les dispositions des PANS-ATM.	2009-2012		
		2009		
		2009-2012		
		2009		
		2009-2012		
		2012		

	• planifier les modalités de transition pour que les changements entre l'ancien et le nouveau plan de vol soient appliqués sans discontinuité, au moment opportun et sans perte de service ; • afin de réduire les possibilités d'indications doubles, il est important que les États qui ont publié des spécifications qui sont maintenant visées par l'amendement retirent ces spécifications à temps pour qu'après le 15 novembre 2012, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de planification de vol n'utilisent que les indications du nouveau plan de vol ; • créer un dépositaire central pour suivre le déroulement de la mise en œuvre et tenir les bureaux régionaux de l'OACI constamment informés.	2009-2012		
		2009-2012		
		2009		
Lien avec les GPI	GPI/18 : Information aéronautique			