



Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Bureau Afrique orientale et australe

**Treizième Réunion du Sous-groupe Gestion du Trafic Aérien/Gestion
de l'information Aéronautique/Recherche et Sauvetage
(ATM/AIM/SAR SG/13)**

(Nairobi, Kenya, 16 - 19 septembre 2013)

Point 11 de l'ordre du jour: Format du Plan de Vol 2012 de l'OACI – Après mise en œuvre

FORMAT DU PLAN DE VOL 2012 DE L'OACI – APRÈS MISE EN ŒUVRE

(Présenté par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Ce document présente les conclusions du cinquième et sixième réunions de l'Equipe de travail sur la transition au plan de vol AFI et fournit des informations sur les développements et les mesures de suivi prises par les États avant la date de mise en œuvre du 15 novembre 2012. Le document fournit également des informations sur les défis à relever après la mise en œuvre et identifiés par les Prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) des États par rapport à la transmission du plan de vol.

La mesure prise au cours de la réunion figure au **paragraphe 3**.

RÉFÉRENCES

Rapport APIRG/18

Rapports FPLT TF/5 et FPLT TF/6

Ce document de travail concerne les Objectifs Stratégiques : A

1. INTRODUCTION

1.1 Le Sous-groupe rappellera que la réunion d'APIRG/17 (Ouagadougou, Burkina Faso, 2-6 août 2010) a mis en place l'Equipe de travail au plan de vol AFI (FPLT TF) dans le but de coordonner la préparation des États, de faciliter la coordination à l'intérieur de la Région AFI et avec les autres Régions de l'OACI et de donner des orientations en vue de permettre une mise en œuvre harmonisée des dispositions de l'Amendement 1 de la 15ème Édition de PANS-ATM (Doc 4444), dans le cadre de l'obligation générale pour une mise en

œuvre régionale et mondiale du nouveau modèle de plan de vol OACI et de faciliter une transition efficace et réussie.

1.2 La cinquième réunion de l'Equipe de travail sur la transition au Plan de vol AFI (FPLT TF/5) a eu lieu du 31 juillet au 3 août 2012 à la salle de conférence du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest (WACAF) à Dakar, au Sénégal.

1.3 La sixième réunion de l'Equipe de travail sur la transition au Plan de vol AFI (FPLT TF/6) s'est tenue du 3 au 5 octobre 2012 au Bureau régional ESAF de l'OACI au complexe des Nations Unies à Nairobi, au Kenya.

2. DISCUSSION

2.1 L'Equipe de travail a reçu des mises à jour sur les derniers développements dans la préparation à la mise en œuvre du NOUVEAU format de plan de vol. Il a été noté qu'à bien des égards, la plupart des Régions de l'OACI avaient achevé les phases préparatoires avant le 14 novembre 2012.

2.2 L'Equipe a pris note du modèle AIC qui avait été élaboré par la Région EUR pour l'introduction du NOUVEAU FPL et mis en place un petit équipe de travail chargé d'examiner les documents conjointement avec le modèle NOTAM qui avait été élaboré au cours de la réunion AFI FPLT TF/4 et devait être distribué aux États AFI. Il a été convenu que le document serait utile pour les États qui n'avaient pas déjà procédé à la publication du NOUVEAU FPL et, en conséquence, le groupe a formulé le Projet de conclusion suivant :

Projet de Conclusion 5/1

Les États AFI, qui n'ont pas encore publié les AIC complets introduisant l'Amendement 1 de la 15e édition du Doc 4444, publient l'AIC et considèrent le modèle à l'annexe 2B du présent rapport pour cet AIC.

2.3 L'Equipe de travail a rappelé que, pendant la période avril - mai 2012, quatre Ateliers/Réunions de coordination des plans de vol (FCWM) ont été organisés dans le but d'établir l'état de préparation et de faciliter la coordination entre les États, en particulier entre les Prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) qui abritent les principaux centres de communication AFTN rationalisés de l'AFI et ceux qui accueillent les centres tributaires connexes. Les FCWMs ont été organisés comme suit :

- a) Addis-Abeba, 17-18 avril 2012.
- b) Nairobi, 24-25 avril 2012.
- c) Johannesburg, 8-9 mai 2012.
- d) Dakar, 22-23 mai 2012.

2.4 Le FPLT TF/6 a noté que seuls vingt-six États avaient publié des Circulaires d'information aéronautique (AIC) ou suppléments de Publication d'information aéronautique (AIP), même si les États AFI avaient clairement indiqué à l'OACI qu'ils seraient prêts pour l'échéance du 15 novembre 2012. Les États qui ne l'avaient pas encore fait ont été priés de procéder aux publications appropriées, en tenant compte du temps qui reste avant la date de mise en œuvre.

2.5 L'Equipe de travail a souligné la nécessité pour les États/ANSP de fournir des procédures spécifiques dès que possible pour répondre à leurs processus de test et de faciliter la participation optimale des utilisateurs. Il avait formulé le projet de conclusion suivant:

Projet de Conclusion 5/2

Afin de faciliter la participation des usagers de l'espace aérien au processus de préparation de la mise en œuvre du NOUVEAU FPL, les États AFI :

- (a) qui ne l'ont pas encore fait, sont invités à planifier, accepter et traiter aussi bien l'ACTUEL que le NOUVEAU FPL à partir de la date AIRAC du 20 septembre 2012 ; et**
- (b) s'ils ne peuvent accepter ni l'ACTUEL ni le NOUVEAU FPL à compter de la date AIRAC du 20 Septembre 2012, ils sont encouragés à le faire dès que possible après cette date.**

2.6 L'Equipe de travail a convenu de la nécessité pour les ANSPs d'élaborer des plans d'urgence pour la mise en œuvre du NOUVEAU FPL. Des informations ont été fournies sur les mesures qui ont été envisagées par certains États et Prestataires de service de navigation aériens (ANSP) qui étaient en retard, ce qui leur permettrait d'atteindre l'état de préparation nécessaire pour accepter et transmettre le NOUVEAU plan de vol le 15 novembre 2012. Il a été convenu que les États/ANSPs classés «Risque moyen» à «Risque élevé» doivent fournir aux bureaux régionaux ESAF et WACAF des mises à jour hebdomadaires sur les progrès réalisés à partir du vendredi 12 octobre 2012. En outre, l'Equipe de travail a invité les États et ANSPs de l'AFI à accélérer la signature des LOA/P entre eux.

2.7 Par ailleurs, l'Equipe de travail a longuement examiné la question de «la soumission des plans de vol» et il a été reconnu que les principaux facteurs qui engendrent des plans de vol manquants étaient liés à un mauvais classement des plans de vol (erreurs de syntaxe) de la part des ANSPs et des usagers, en plus des imperfections des moyens de communication entre les unités AIS/ATC.

2.8 Le Secrétariat a fourni des renseignements sur le Centre de coordination du FPL 2012 de l'OACI qui a été mis en place au siège de l'OACI, en partenariat avec l'Organisation des services civils de la navigation aérienne (CANSO) et l'Association du transport aérien international (IATA), et dont l'objectif est de suivre les évolutions du déploiement au niveau mondial et d'assurer la coordination, si nécessaire. La réunion voudra bien noter que le plan de vol 2012 de l'OACI a été coordonné et mis en œuvre avec succès le

15 novembre 2012, l'absence de seulement quelques plans de vol ayant été rapportée pendant les premières 48 heures de la mise en œuvre.

2.9 L'Equipe de travail a également examiné les Termes de référence (TdR) approuvés par la réunion APIRG/18 et décidé que les TdR continuent d'orienter correctement le groupe dans l'accomplissement de ses missions. L'Equipe de travail a également discuté de la nécessité d'exister après la date de mise en œuvre du 15 novembre 2012 et convenu que selon les circonstances prévisibles, il n'était pas nécessaire que l'Equipe de travail reste actif après cette date. Il a également été convenu que les prochains défis liés aux plans de vol manquants pourraient être réglés de manière adéquate grâce à d'autres organes subsidiaires de l'APIRG, tels que les Réunions de coordination sur la gestion du trafic aérien (ATM/CM) ou les autres Equipes de travail de l'APIRG. Sur la base de cet accord, le projet de décision suivant est soumis à l'approbation de l'APIRG:

Projet de décision 13/1

L'Equipe de travail sur la transition au plan de vol AFI sera dissout le 31 octobre 2013 et toutes les questions futures relatives aux plans de vol manquants seront résolues grâce à d'autres organes subsidiaires de l'APIRG.

FPL 2012 – Après la mise en œuvre

2.10 La Réunion de coordination sur la gestion du trafic aérien pour les régions d'information de vol australes de l'AFI (ATM/CM-SAF), qui s'est tenue au Swaziland (17 à 19 juin 2013), a abordé les questions opérationnelles concernant le traitement des plans de vol depuis la mise en œuvre du nouveau modèle de plan de vol de l'OACI le 15 novembre 2012. Il a été noté que même si un succès remarquable a été réalisé, le taux de plans de vol manquants était encore élevé. Il a été noté que depuis la mise en œuvre du FPL 2012 de l'OACI, les données et les informations recueillies indiquent qu'entre novembre 2012 et janvier 2013, le taux de plans de vol manquants est resté relativement constant par rapport au mois de février 2013 où la situation s'était détériorée. En outre, le taux de réaction des centres de communication recevant des Messages supplémentaires comme la Demande de plan de vol (RFP) avait été très faible.

2.11 En comparant les statistiques recueillies pendant l'année 2012, soit en moyenne 109 plans de vol disparus par mois, avec la moyenne à ce jour pour 2013, qui est de 157 par mois, il était évident que le taux de plans de vol manquants a augmenté à un rythme élevé. Au cours de la réunion, il a été noté que l'Afrique du Sud procédait également au suivi du taux des plans de vol rejetés, ce qui a contribué à l'absence d'environ 7-10% des plans de vol par mois. Les FIR australes de l'AFI constituaient près de 82% des plans de vol rejetés subis par Johannesburg. Les principales raisons de ces rejets sont les suivantes :

- a) Entrée incorrecte par l'équipage aux points 10a et 10b. Non conforme à l'Amendement 1 du Doc 4444.

- b) Erreurs de syntaxe. Le point d'entrée/de sortie du waypoint sur/hors d'un itinéraire n'était pas inclus, des coordonnées mal formatées, utilisation de "Oscar" au lieu de "Zero" et vice versa.
- c) Erreurs de parcours. Utilisation d'outils de navigation et de waypoints retirés ou inexistantes ainsi que des noms d'itinéraires incorrects.
- d) Incompatibilité avec le niveau de vol demandé et l'itinéraire ATS prévu. Autrement dit, le niveau de vol demandé est trop élevé (ou trop faible) pour l'indicateur d'itinéraire ATS demandé.
- e) Non fourniture de données critiques dans l'article 18. Absence de Temps écoulé (EET) aux frontières de la Région d'information de vol (FIR). Données sur la capacité de PBN manquantes ou incorrectes. Absence d'informations sur la Communication (COM), Navigation (NAV) et/ou Données (DAT) lorsque cela est nécessaire, comme indiqué aux points 10a et 10b.
- f) Nomination manquante ou incorrecte relatives aux besoins de la recherche et de sauvetage.

2.12 Les États ont été invités à examiner les procédures qui pourraient conduire à l'utilisation d'informations obsolètes provenant des AIP et des documents de l'OACI comme le Doc 7910 et à s'assurer que le personnel opérationnel a été bien sensibilisé et formé pour traiter correctement les plans de vol .

3. ACTION REQUISE DE LA REUNION

1.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des informations fournies sur les progrès accomplis pour une bonne mise en œuvre du plan de vol 2012 de l'OACI à la date du 15 novembre 2012 ;
- b) prendre les mesures nécessaires pour régler la question de plans de vol manquants; et
- c) soutenir le Projet de décision 13/1 relatif à la dissolution de l'Equipe de travail sur la transition au Plan de vol AFI.
