



Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Bureau pour l'Afrique Occidentale et du Centre

**Treizième Réunion du Sous-Groupe Gestion de la Circulation Aérienne/
 Gestion de l'Information Aéronautique/Recherches et Sauvetage
 (ATM/AIM/SAR SG/13) (Nairobi, Kenya, 16 – 19 septembre 2013)**

Point 11 de l'Ordre du Jour: Mise en œuvre du plan de vol 2012 de l'OACI – les défis en suspens

PLANS DE VOLS MANQUANTS

(Présenté par l'Afrique du Sud)

RESUME
<p>Cette note discute des enjeux autour des plans de vol manquants, et de comment les plans de vol incorrects rejetés contribuent à la tendance croissante des plans de vol manquants.</p> <p>Les plans de vol rejetés, qui ne sont pas repris et corrigés par les organes ATS émetteurs, font que des vols arrivent aux limites de FIR sans que les contrôleurs aériens ne soient en possession des données plans de vol qui leur sont nécessaires (plans de vol manquants). Il en résulte une situation en matière de sécurité certes évitable, mais qui augmente inutilement le risque d'occurrence d'un événement de sécurité</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>
REFERENCES
<p>Sous-groupe ATM/AIM/SAR</p>
<p>La présente note de travail se rapporte aux Objectifs Stratégiques A.</p>

1. INTRODUCTION

1.1 Un plan d'un vol bien renseigné, transmis en temps opportun à l'organe ATS (ATSU) approprié est un facteur de réussite déterminant pour assurer une gestion sûre et efficace de la circulation aérienne (ATM).

1.2 Avec la mise en œuvre du RVSM et celle de l'amendement 1 du Doc 4444 de l'OACI, de nombreux systèmes ATM et AIM (Gestion de l'Information Aéronautique) ont été améliorés afin de satisfaire à ces exigences.

1.3 Il est maintenant plus que jamais essentiel que les plans de vol qui ont été déposés

soient précis du point de vue de la syntaxe ainsi que des données qu'ils contiennent.

1.4 Les informations sur le plan de vol ainsi que les données de vol tirées des systèmes ATM sont utilisées pour la surveillance de la conformité au RVSM.

1.5 Les plans de vol incorrects transmis à l'Afrique du Sud sont rejetés automatiquement, ce qui contribue à la prévalence des plans de vol manquants.

1.6 Les plans de vol rejetés ou manquants augmentent le risque d'occurrence d'événements de sécurité.

2. DISCUSSION

2.1 Des plans de vol incomplets, incorrects ou erronés sont reçus quotidiennement par l'unité de gestion de l'information aéronautique de l'Afrique du Sud. Ces plans de vol sont rejetés et un message de service est renvoyé à l'expéditeur du plan de vol à l'aide du RSFTA. Le message de service informe l'expéditeur que le plan de vol déposé a été rejeté et fournit la raison du rejet.

2.2 Les principaux motifs de rejet de plan de vol sont:

- 2.2.1 Equipement incorrect dans les champs 10a et 10b. Non-conformité à l'amendement 1 du Doc 4444;
- 2.2.2 Erreur de syntaxe. Pas de point significatif d'entrée/sortie d'une route, format de coordonnées incorrect, utilisation de la lettre Oscar au lieu du Zéro et vice versa;
- 2.2.3 Erreurs de routes aériennes. Utilisation d'aides à la navigation retirées ou inexistantes et dénomination incorrecte de points significatifs et de routes aériennes;
- 2.2.4 Manque de concordance entre le niveau de vol demandé et la route prévue. Ce qui veut dire que le niveau de vol demandé est trop haut (ou trop bas) pour être sur la route demandée ;
- 2.2.5 Non indication de données critiques dans le champ 18. Absence de notification des temps de passage (EET) aux limites de FIR. Informations manquantes ou incorrectes sur la capacité PBN; Manque d'information de Communication (COM), Navigation (NAV) et/ou données (DAT) lorsque cela est requis, comme indiqué dans les champs 10a et 10b; et
- 2.2.6 Expression manquante ou incorrecte des besoins en recherches et sauvetage.

2.3 Le rejet du plan de vol signifie que le plan de vol n'a pas été accepté par le destinataire pour une raison valable, et donc le vol prévu ne devrait pas intervenir sans correction du plan de vol.

2.4 Ce n'est cependant pas ainsi que ces plans de vol et les messages de rejet sont gérés.

2.5 Dans la plupart des cas, le vol est autorisé à décoller de l'aérodrome d'origine vers l'Afrique du Sud sans être aucunement informé que son plan de vol a été rejeté.

2.6 Cela se traduit par l'avion arrivant à la limite FIR sans plan de vol valide disponible pour le contrôleur de la circulation aérienne. Cela augmente inutilement les statistiques régionales de « plans de vol manquants ».

2.7 Le contrôleur aérien n'a aucun moyen d'être en mesure de s'assurer que l'avion qui lui est ainsi transféré est homologué ou équipé RVSM et doit s'appuyer sur les informations minimales fournies lors de la coordination entre les deux centres de contrôle régionaux (ACC). Il s'agit là d'un risque de sécurité et de sûreté qui pourrait être facilement évité.

2.8 Afin d'éviter ces situations indésirables, il est nécessaire que le personnel qui s'occupent du traitement des plans vol soient convenablement formés et aient accès à l'information aéronautique pertinente pour vérifier et valider les plans de vol déposés par les usagers de l'espace aérien et éviter de façon proactive le dépôt de plan de vol incorrect.

2.9 En plus de cela, des processus et procédures appropriés doivent être mis en œuvre au sein des organes ATS pour le suivi et le traitement des plans de vol rejetés ou des requêtes par messages de service relatifs aux plans de vol déposés.

2.10 Il convient aussi d'admettre que lorsqu'un plan de vol est rejeté, le vol ne devrait pas être autorisé sans qu'un nouveau plan de vol correct ait été transmis à tous les organes ATS concernés.

2.11 Le nombre moyen de plans vol manquants pour les vols entrant dans l'espace aérien sud-africain par mois :

2.11.1 2011 = 26

2.11.2 2012 = 109

2.11.3 2013 = 151

Il est à noter que la statistique de 2011 est une estimation très prudente car les processus et les procédures de surveillance et collecte de statistiques étaient en train d'être développés et raffinés.

2.12 Si le nombre de plans vol manquants est comparé au nombre total de plans de vol déposés, pour l'Afrique du Sud, la moyenne, exprimée en pourcentage, semble assez petite, mais la tendance est que les plans de vol manquants sont de plus en plus fréquents, ce qui est très préoccupant.

2.12.1 2011 = 0.097%

2.12.2 2012 = 0.308%

2.12.3 2013 = 0.388%

2.13 Cette augmentation du nombre de plans de vol manquants peut être liée au problème des plans de vol rejetés, qui ne sont pas corrigés et retransmis.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans cette note de travail;
- b) Mettre en œuvre les mesures appropriées, au niveau opérationnel, pour améliorer le niveau général de la planification des vols afin d'éviter le rejet des plans de vol; et
- c) Mettre en place des procédures appropriées au niveau de l'Etat pour la surveillance continue et l'adressage des plans de vol manquants ou rejetés.

---FIN---