



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre
(APIRG 21)
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)**

Point 5 de l'ordre du jour : Carences régionales de la navigation aérienne

5.1 Examen et actualisation de la liste des carences de la navigation aérienne

MESSAGES ATS MANQUANTS DANS LA RÉGION AFI

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

| SOMMAIRE |
|--|
| La présente note de travail contient les informations sur l'identification des causes majeures de la perte des messages ATS dans la région AFI et les solutions susceptibles de permettre de réduire le nombre de messages ATS manquants. |
| RÉFÉRENCES : |
| <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 10 - Télécommunications aéronautiques - Annexe 11 – Services de la circulation aérienne - Manuel de l'AMHS AFI - Rapports des réunions d'APIRG |
| Objectifs stratégiques de l'OACI : (Quels sont les objectifs concernés ?) |

1. INTRODUCTION

1.1 La question des plans de vol manquants a été régulièrement au centre de débats durant la décennie passée sans que des solutions concrètes définitives y soient trouvées. Ce phénomène est caractérisé par l'arrivée des vols dans les aérodromes de destination alors qu'aucun Plan de vol n'a été transmis à l'unité ATS compétente.

1.2 Les messages ATS manquants, surtout les messages de plan de vol dans la région AFI ont un impact direct sur la sécurité. De la phase de planification jusqu'aux opérations dynamiques de chaque vol, les messages ATS doivent être transmis sans interruption, à travers le Réseau fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA/AMHS), de l'expéditeur au destinataire.

1.3 Traditionnellement, le RSFTA s'appuyait sur le « Centre de communications » pour assurer la livraison de tous les messages dans la zone relevant de la responsabilité d'un État. L'AMHS moderne transfère la responsabilité à l'expéditeur d'un message particulier, puisque les rapports de non livraison sont une indication directe sur l'arrivée ou non d'un message à destination.

2. ANALYSE

2.1 Les motifs ci-après ont notamment été identifiés comme étant les principales causes des Plans de vol manquants¹ :

- a) **Non expédition d'un plan de vol** – Peu probable pour les vols réguliers qui empruntent le même trajet quotidiennement, mais ces messages ont tendance à manquer de temps à autre).
- b) **Adressage** - Plan de vol expédié, mais à la mauvaise adresse.
- c) **Erreur dans la transmission** - Plan de vol expédié mais il n'arrive pas à destination.
- d) **Erreur dans la réception** - Plan de vol expédié et réceptionné, mais il ne peut être interprété par le système récepteur (probablement à cause des différences dans le formatage ou de la corruption du plan de vol durant l'expédition).
- e) **Rejet du plan de vol** - Plan de vol expédié et réceptionné, mais susceptible d'être corrigé par l'expéditeur).

2.2 Les solutions/mesures d'atténuation ci-après peuvent être mises en œuvre pour réduire le nombre de messages ATS manquants.

2.2.1 Les vols réguliers journaliers sont de nature répétitive et les messages manquants pour ces vols peuvent facilement être demandés à l'expéditeur du message.

2.2.2 Les processus et procédures doivent être mis en œuvre afin d'assurer que les plans de vol sont envoyés à la bonne adresse. L'utilisation des systèmes automatisés de planification des vols capables d'adresser les plans de vol en fonction du trajet et l'utilisation de l'adressage collectif est nécessaire.

2.2.3 Les plans de vol des vols long courrier qui franchissent plusieurs régions d'information de vol (FIR) nécessitent la collaboration entre les ANSP des FIR des concernées. Les unités ATS d'États voisins doivent inclure les points de coordination/points de franchissement le long des frontières communes avec l'adressage pertinent du plan de vol et les adresses de contact des unités ATS indiqués dans les protocoles d'accord comme l'exige l'Annexe 11.

2.2.4 Le problème des messages RSFTA corrompus peut être atténué par le développement de systèmes automatisés. Ces systèmes peuvent automatiquement demander à l'expéditeur de reprendre les messages ATS manquants (ASP, RQP, RQN, etc.).

2.2.5 Un message de rejet doit être envoyé en réponse à tout plan de vol rejeté. Le motif clair de rejet doit être indiqué. Pour cela, il existe une option automatique (TITLE REJ message). Toutefois, le motif de rejet peut aussi être énoncé à travers un message manuel envoyé l'expéditeur

2.3 Le routage classique par le RSFTA a évolué avec la mise en œuvre de l'AMHS. Les adresses RSFTA utilisent un préfixe incorrect (« FJ » au lieu de « FA » pour l'Afrique du Sud) sont désormais systématiquement gérés dans le RSFTA. Un message automatique est envoyé à l'expéditeur pour lui donner tous les indicateurs RSFTA. L'on s'attend à ce que toutes les adresses RSFTA ne soient pas utilisées, et le fait qu'un message ne soit pas livré dans l'AMHS signifie que l'adresse utilisée n'existe pas.

¹ Les plans de vol sont utilisés à titre d'exemple, on peut en dire autant sur les messages ATS manquants

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) Adopter les solutions proposées au paragraphe 2.2 de la présente note comme initiatives du plan d'action des États AFI dans le cadre du Sous-groupe gestion de l'information et des infrastructures (SG/IIM) d'APIRG ;
- c) Exhorter les États à utiliser les systèmes automatisés de planification des vols.

-FIN-