

TEL : (216) 71 754 000
(216) 71 755 000
(216) 71 848 000
FAX : (216) 71 753 211
AFS : DTTCYNYX
Web Site : www.oaca.nat.tn



SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
CENTRE DE LA NAVIGATION AERIEENNE
AEROPORT INTERNATIONAL DE TUNIS-CARTHAGE
1080 TUNIS CEDEX

NR 07/02

05 JUN

**Modifications apportées aux procédures et système
de l'Organisme Central de Gestion des Courants de
Trafic Aérien (CFMU)
Avril 2002**

1. Généralités :

Cette AIC décrit les modifications apportées aux systèmes IFPS et TACT et aux procédures du CFMU, mises en oeuvre à partir du mois d'Avril 2002.

Les changements comprennent:

- A partir du 1er Avril 2002: Nouvelles procédures pour les modifications de l'heure estimée de départ de l'aire de stationnement (EOBT) – utilisation des messages DLA, CHG et CNL, et
- A partir du 24 Avril 2002 : Nouvelle procédure pour bénéficier des exemptions des mesures ATFM – utilisation des indicateurs STS/ dans le plan de vol pour des besoins ATFM.

2. Modification de l'heure estimée de départ de l'aire de stationnement (EOBT):

2.1 Introduction :

C'est une exigence primordiale pour l'ATC et l'ATFM, d'avoir l'EOBT exacte d'un vol. Ceci s'applique à tous les vols concernés par une régulation ATFM ou non.

Ces procédures doivent permettre à un exploitant d'aéronef (AO) de répondre à cette exigence chaque fois où l'EOBT d'un vol nécessitera une modification.

L'OACI exige la communication de tout délai dépassant 30 minutes (cf. para. 4.4.2.1.2 OACI Doc 4444). Le respect de cette exigence est obligatoire. A partir du 1^{er} Avril 2002, les règles concernant la modification de l'EOBT des vols partant, arrivant ou survolant des Etats situés dans la zone IFPS ont été changées : l'exigence dans les Etats situés à l'intérieur de la zone IFPS est de notifier tout changement de l'EOBT dépassant (+ ou -) 15 minutes.

Deux catégories de vols sont concernées : ceux ayant un slot ATFM issu du CFMU et ceux n'ayant aucune régulation. Un AO ne devrait pas modifier l'EOBT d'un vol à une heure ultérieure,

**Update of the Central Flow Management Unit
(CFMU) system and procedures
April 2002**

1. General :

This AIC describes the changes to the CFMU IFPS and TACT system and procedures implemented in April 2002.

The changes include:

- From 1st April 2002: New procedures for modification of Estimated Off Block Time (EOBT) - use of DLA, CHG and CNL messages, and
- From 24 April 2002: New procedure for obtaining approval of ATFM Exemption – use of STS/Indicators in FPL for ATFM purposes.

2. Modification of Estimated Off Block Time (EOBT):

2.1 Introduction :

It is a prime requirement for both ATC and ATFM, that the EOBT of a flight shall be an accurate EOBT. This applies to all flights, whether subject to ATFM or not.

These procedures are to enable an AO to meet this requirement whenever they know that the EOBT of a flight will require modification.

The ICAO requirement is that delays in excess of thirty (30) minutes should be communicated (cf. para. 4.4.2.1.2. ICAO Doc. 4444). This requirement is mandatory. As from the 1st April 2002 onwards, the rules concerning modification to an EOBT for flights, which are departing, arriving or over-flying states within the IFPS zone have been changed: the requirement in states within the IFPS zone is that any change (+ or -) in an EOBT of more than 15 minutes shall be communicated.

There are two categories of flights concerned: those, which have an ATFM slot, issued by the CFMU, and those who have not. An AO should not modify the EOBT to a later time simply as a

pour une simple raison d'un retard ATFM. L'EOBT est modifiée seulement si l'AO ne peut se conformer à l'EOBT originale établie par lui-même.

2.2 Procédure de modification de l'EOBT d'un vol n'ayant pas reçu un slot ATFM du CFMU :

Procédure :

- Pour amender l'EOBT à une heure ultérieure, un message de délai DLA (ou CHG) doit être envoyé à l'IFPS.
- Pour amender l'EOBT à une heure antérieure, un message d'annulation (CNL) doit être envoyé à l'IFPS, suivi cinq (05) minutes plus tard d'un nouveau plan de vol avec une nouvelle EOBT indiquée.

Note : La procédure de plan de vol de remplacement ne devra pas être utilisée.

2.3 Procédure de modification de l'EOBT d'un vol ayant reçu un slot ATFM du CFMU :

Les AOs devraient noter que l'EOBT ne devrait pas être modifiée simplement en réponse à tout délai possible causé par un slot ATFM. Si l'EOBT établie par l'AO ne peut plus être respectée pour des raisons autres que celles l'ATFM alors :

Si l'EOBT d'un vol a changé ou n'est plus réaliste alors la procédure suivante devra être utilisée :

- Si le vol a un slot ATFM (CTOT) qui ne peut être respecté alors l'AO devra envoyer un message de délai DLA (ou CHG) à l'IFPS avec une nouvelle EOBT pour le vol. Ceci pourrait engendrer une révision du CTOT.
- Si le vol a un slot ATFM (CTOT) avec un certain délai et que l'AO doute du respect de l'EOBT originale, mais que le CTOT actuel est acceptable, un message DLA (ou CHG) devra être envoyé à l'IFPS avec une nouvelle EOBT du vol. Toutefois, pour ne pas engendrer un nouveau CTOT avec un retard plus important, la formule suivante sera utilisée :
 - Prendre le CTOT actuel, moins le taxitime, moins dix (10) minutes et envoyer la nouvelle EOBT, qui ne doit pas être ultérieure à l'heure calculée.
Exemple : EOBT = 1000, CTOT = 1100, mais le vol ne peut quitter l'aire de stationnement avant 1025. Le taxitime indique 15 minutes. $1100 - 0015$, moins $0010 = 1035$. La nouvelle EOBT doit être antérieure à 1035. Dans ce cas, cette action n'engendrera pas une révision du CTOT.
Cependant, comme les systèmes CFMU cherchent continuellement à aboutir à un « délai zéro », le CTOT du vol ne sera jamais antérieur à la nouvelle EOBT plus le taxitime.
- Si le vol a eu un slot ATFM (CTOT), mais

result of an ATFM delay. The EOBT is changed only if the original EOBT established by the AO cannot be met by the AO.

2.2 Procedure for modifying the EOBT of a flight not having received an ATFM slot from the CFMU:

Procedure :

- To amend the EOBT to a later time, a DLA (or CHG) message shall be sent to IFPS.
- To amend the EOBT to an earlier time, a CNL message shall be sent to IFPS followed five (05) minutes later by a new flight plan with the new EOBT indicated.

Note: The replacement flight plan procedure shall not be used.

2.3 Procedure for modifying the EOBT of a flight, which has received an ATFM slot from the CFMU :

AOs should note that an EOBT should not be modified simply in response to any possible delay due to an ATFM slot. If the EOBT established by the AO can no longer be met for reasons other than ATFM, then:

If the EOBT of a flight has changed or is no longer realistic then the following procedure shall be used:

- If a flight has an ATFM slot (CTOT), which cannot be met, then the AO shall send a DLA (or CHG) message to IFPS with the new EOBT of the flight. This may trigger a revised CTOT.
 - If a flight has an ATFM slot (CTOT) with some delay and the AO is aware that the original EOBT cannot be met but the existing CTOT is acceptable then a DLA (or CHG) message shall be sent to IFPS with the new EOBT of the flight. However, in order not to trigger a new CTOT with a worse delay, the following formula shall be used:
 - Take the current CTOT, minus the taxitime, minus 10 minutes and send the new EOBT, which must not be after this time e.g. EOBT 1000, CTOT 1100, but the flight cannot go off blocks until 1025. The taxitime is say 15 minutes. $1100 - 15$, minus $10 = 1035$. The new EOBT must be earlier than 1035. If it is, then this action will not trigger a revised CTOT.
- However, as CFMU systems are continuously seeking to give « zero delay », the CTOT of the flight will never be earlier than the new EOBT plus the taxitime.
- If a flight has had an ATFM slot (CTOT) but now receives a SLC (Slot Cancellation

maintenant, il reçoit un message d'annulation de slot (SLC) mais l'EOBT originale ne peut plus être respectée alors l'AO devra communiquer la nouvelle EOBT en utilisant un message de délai DLA (ou CHG). ATC/ATFM auront ainsi l'EOBT « réelle » du vol.

- Les AOs sont fermement invités à ne pas utiliser le message SRR (qui sera supprimé prochainement) pour obtenir un nouveau slot ATFM (CTOT) mais utiliser à sa place un message de délai DLA (ou CHG) afin d'assurer une compatibilité entre les données de l'ATC et celles de l'ATFM.

Certains Etats en dehors de la zone IFPS exigent encore des AOs une mise à jour de l'EOBT indépendamment de la raison pour laquelle l'EOBT originale peut changer. Les AOs devraient se rappeler de la formule expliquée ci-dessus en le faisant. Là où on sait que l'ATC envoie des messages de départ (DEP) pour tous les vols, alors ce message DEP suffira. Il n'est pas possible d'amender l'EOBT à une heure antérieure à l'EOBT indiquée dans le plan de vol. Toutefois, si un vol est prêt à partir de l'aire de stationnement plus tôt que l'EOBT actuelle, deux options sont disponibles :

- L'AO peut demander à l'unité ATC locale (TWR) ou de la position FMP d'envoyer un message « Ready » (REA). Dans ce cas, le vol est considéré comme 'prêt au départ' à partir de l'heure du dépôt du message REA.
- L'AO peut contacter le Central Flow Help Desk qui a la possibilité d'insérer une EOBT antérieure dans le système TACT (max -30 minutes). Chaque cas est traité selon ses mérites et peut être refusé si un abus a été constaté.

3. Utilisation des indicateurs STS/... dans les plans de vol pour des besoins ATFM :

3.1 Introduction :

Depuis l'introduction du Central Flow Management Unit (CFMU) il a été possible aux indicateurs d'origine des plans de vol d'obtenir des dérogations de restrictions ATFM pour certains vols moyennant l'utilisation de l'indicateur STS/... dans les plans de vol. Toutefois, l'utilisation inadéquate et fréquente d'indicateurs STS/... accordant des dérogations ATFM par certains indicateurs d'origine a eu pour conséquences des frais importants pour les autres utilisateurs. Il en résulte que l'organisme central de gestion des courants de trafic aérien (CFMU) a été autorisé, par l'intermédiaire de son mécanisme de coordination international, de modifier la façon dont les vols spécifiques doivent être traités par les systèmes CFMU pour ce qui concerne les dérogations ATFM. Cette modification, avec l'établissement par les administrations nationales des processus d'approbation nécessaires pour les demandes de vol individuelles, doit prendre effet avec la mise en service du logiciel CFMU le 24 Avril 2002.

Message) but the original EOBT can no longer be met, then the AO shall communicate the new EOBT by use of a DLA (or CHG) message. ATC/ATFM will now have the "true" EOBT of the flight

- AOs are strongly requested not to use the SRR message (shortly to be deleted from use) to obtain a new ATFM slot (CTOT) but to use the DLA (or CHG) message instead so as to ensure compatibility between ATC and ATFM data.

Some States outside the IFPS zone of responsibility still require AOs to update the EOBT regardless of why the flight's original EOBT may have changed. AOs should bear in mind the formula explained above when doing this. Where it is known that ATC send departure messages (DEP) for all flights, then this DEP message will suffice.

It is not possible to amend the EOBT to an earlier time than the EOBT given in the flight plan. However, if a flight is ready to go off blocks earlier than the current EOBT, then there are two options available:

- The AO may ask the local ATC Unit (TWR) or the FMP to send a Ready (REA) message. In this case, the flight is considered as "ready to depart" from the filing time of the REA message.
- The AO may contact Central Flow Help Desk who have the possibility to input an earlier EOBT into the TACT system (max - 30 minutes). Each case is treated on its merits and may be refused if it is considered that abuse is involved.

3. Use of the STS/... Indicators in FPLs for ATFM purposes :

3.1 Introduction :

Since the introduction of the Central Flow Management Unit (CFMU) it has been possible for flight plan originators to obtain exemptions from ATFM restrictions for certain flights through the use of STS/... indicators in FPLs.

However, the frequent inappropriate use of STS/... indicators by certain originators has resulted in a significant cost to other users. As a consequence, the CFMU has been authorized, through its international co-ordination machinery, to change in the way in which specific flights are to be treated by the CFMU systems in respect of ATFM exemptions. This change, together with the establishment in National Administrations of the necessary approval processes for individual flight requests, is to take place with the new release of CFMU software implemented on the 24th April 2002.

The following principles will apply:

Les principes suivants doivent être appliqués :

- L'insertion d'un indicateur STS/... dans le champ 18 du plan de vol indiquera que ce vol peut nécessiter un traitement spécial. Cet indicateur est à utiliser par toutes les parties qui peuvent avoir à gérer le vol.
- La liste en vigueur des indicateurs STS/... admis pour des buts ATFM comprend :
 - STS/HEAD: Pour un vol ayant un statut « Chef d'Etat »
 - STS/SAR: Pour un vol engagé dans des missions de recherche et de sauvetage.
 - STS/EMER: Pour un vol en état d'urgence.
 - STS/STATE: Pour tout aéronef immatriculé, militaire ou civil, utilisé par les services militaires, de la police ou de la douane.
 - STS/HUM: Pour un vol s'effectuant pour des raisons humanitaires.
 - STS/HOSP: Pour un vol médical indiqué spécifiquement par les autorités médicales.
- Un nouvel indicateur STS/..., STS/ATFMEXEMPTAPPROVED, doit être introduit, qui pourra être utilisé uniquement si ce vol particulier a reçu une approbation spécifique du bureau mis en place par l'Etat pour traiter de telles demandes.

Il est à noter que :

- Uniquement les indicateurs STS/HEAD, STS/SAR, STS/EMER et STS/ATFMEXEMPTAPPROVED bénéficieront dans le futur d'une exemption systématique des mesures ATFM.
- Les vols utilisant seulement STS/STATE, STS/HUM ou STS/HOSP ne seront plus automatiquement qualifiés pour des dérogations concernant les mesures ATFM. Ces indicateurs seront simplement utilisés pour indiquer que le vol demande un « traitement spécial » de l'ATC et/ou des services au sol, mais n'auront aucune signification pour des dérogations des mesures ATFM.

Des informations complémentaires concernant l'utilisation des indicateurs STS/... pour les besoins ATFM peuvent être consultées dans les manuels des utilisateurs ATFM publiés par le CFMU.

3.2 Règle d'application pour l'utilisation de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED:

La règle suivante doit être applicable à tous les vols cherchant à obtenir une dérogation aux mesures ATFM dans la zone de responsabilité du CFMU EUROCONTROL. Elle est prévue

- The insertion of a STS/... indicator in field 18 of a Flight Plan will identify that a flight may require special handling. This indicator is for use by all parties which may have to handle the flight.
- The current list of STS/... indicators recognized for ATFM purposes comprises:
 - STS/HEAD: For a flight with "Head of State" status.
 - STS/SAR: For a flight engaged in search and rescue missions.
 - STS/EMER: For a flight in a state of emergency.
 - STS/STATE: For military registered aircraft or civil registered aircraft used in military, customs and police services.
 - STS/HUM: For a flight operating for humanitarian reasons.
 - STS/HOSP: For a medical flight specifically declared by the medical authorities.
- A new STS/... indicator, STS/ATFMEXEMPTAPPROVED, is to be introduced which may only be used if that particular flight has received specific approval from the Office established by the State for processing such requests;

It should be noted that :

- Only STS/HEAD, STS/SAR, STS/EMER and STS/ATFMEXEMPTAPPROVED will in future gain automatic exemption from ATFM measures.
- Flights using only STS/STATE, STS/HUM or STS/HOSP will no longer automatically qualify the flight for exemption from ATFM measures. These indicators will simply identify a flight requiring "special handling" by ATC/ground services but they will have no special significance for ATFM purposes.

Further information on the use of STS/... indicators for ATFM purposes may be found in the ATFM users manual published by the CFMU.

3.2 Rule of application for the use of STS/ATFMEXEMPTAPPROVED:

The following rule shall be applicable to all flights seeking to gain exemption from ATFM measures within the area of responsibility of the EUROCONTROL CFMU. It is intended to ensure that flights, which by the nature of their mission,

pour assurer les vols qui, par la nature de leur mission, ne peuvent en aucune circonstance être retardés par suite des mesures ATFM. Elle est basée sur les normes et pratiques recommandées OACI (ICAO SARPS) (OACI EUR DOC 003, ATFM-HB/2) et sur les données contenues dans le manuel CFMU.

Les utilisateurs doivent noter que tout vol qui obtient une dérogation et qui peut avoir été retardé pour d'autres raisons, conservera ce retard sur les autres vols. Par conséquent, il est essentiel que l'utilisation de cette possibilité de dérogation soit correctement contrôlée et réglementée afin que les priorités véritables puissent continuer d'être exploitées sans délai ATFM. A cette fin, cette règle d'application est mise en oeuvre et s'applique à tous les vols s'effectuant dans la zone de responsabilité du CFMU.

3.2.1 Approbation pour l'utilisation de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED:

Tout vol répondant aux critères établis pour garantir le statut de dérogation, peut dans la mesure où la procédure d'approbation nécessaire a été suivie et que le vol a été dûment autorisé par le bureau désigné par l'Etat pour traiter de telles demandes, utiliser l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED pour ce vol et seulement ce vol. Chaque vol nécessitera une approbation spécifique pour l'emploi de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED.

3.2.2 Les principes de détermination du besoin d'utilisation de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED pour un vol individuel :

- La sécurité d'une vie humaine est-elle impliquée ? Cela signifie que si le vol n'opère pas sans délai, une ou plusieurs vies humaines peuvent être perdues. De tels vols nécessiteront une autorisation médicale/UNHCR spécifique pour soutenir leur demande.
- La ou les personnes sont-elles embarquées dans un vol pour une affaire d'Etat d'une telle importance que le vol ne peut accepter aucun retard ?
- La mission du vol mené par ou pour le compte de l'Etat est-elle d'une telle importance que tout retard compromettrait la réussite de la mission ?
Si la réponse à l'une des questions ci-dessus est « oui », alors le vol peut faire l'objet d'une approbation pour utiliser l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED, suivant la procédure spécifiée dans le paragraphe 3.2.3 de cette AIC.

cannot under any circumstances, be delayed due to ATFM. It is based on the ICAO SARPS (ICAO EUR DOC 003, ATFM-HB/2) and on existing material in the CFMU Handbook.

It should be noted by all users that any flight which obtains exemption and which may have otherwise been delayed, will have that delay passed on to other flights. It is essential therefore, that use of the exemption facility shall be properly controlled and policed so that genuine priorities may continue to operate without ATFM delay. To this end, this rule of application is implemented and applies to all flights operating within the CFMU area of responsibility.

3.2.1 Approval to use STS/ATFMEXEMPT APPROVED :

Any flight meeting the criteria established to warrant exemption status may, provided the necessary approval procedure has been followed and the flight duly authorised by the Office established by the State for processing such requests, use STS/ATFMEXEMPTAPPROVED for that flight and that flight only. Each flight shall require specific approval to use STS/ATFMEXEMPTAPPROVED.

3.2.2 Guidelines for determining the need for the use of STS/ATFMEXEMPTAPPROVED for an individual flight:

- Is the safety of human life involved? This means that if the flight does not operate without delay a human life or lives may be lost. Such flights shall require specific medical/UNHCR authorization in support of their request.
- Is the person or are the persons on board a flight on State business of such importance that the flight cannot accept any delay?
- Is the mission of the flight being carried out by, or on behalf of, the State and is of such importance that any delay will jeopardize the success of the mission?
If the answers to any of the above questions is yes, then the flight may apply for approval to use STS/ATFMEXEMPTAPPROVED through the procedure specified in paragraph 3.2.3 of this AIC.

3.2.3 Procedure for requesting authorization

3.2.3 Procédure de demande d'autorisation pour l'emploi de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED :

L'exploitant d'un vol cherchant une approbation d'insertion de l'indicateur STS/ATFMEXEMPTAPPROVED dans le champ 18 d'un plan de vol pour un vol partant d'un aéroport dans la FIR de Tunis, doit obtenir la permission préalable du Chef de salle du Centre de Contrôle Régional de Tunis au minimum 6 heures avant l'EOB. La demande ne peut, en aucun cas, être adressée dans un délai inférieur à 3 heures de l'EOBT.

Le chef de salle du Centre de Contrôle Régional de Tunis peut être contacté (H24) comme suit :

Tel : + 216 71 848 000 Ext 32278 ou 32344
+ 216 71 783 126 (ligne directe)
Fax : + 216 71 783 126
AFTN : DTTCZRZX.

for the use of STS/ATFMEXEMPTAPPROVED :

The operator of a flight seeking approval to insert the indicator STS/ATFMEXEMPTAPPROVED in Field 18 of a flight plan for a flight departing from an aerodrome within Tunis FIR shall obtain prior permission from Supervisor of Tunis ACC a minimum of 6 hours in advance of the EOBT. In any case the permission may be requested not less than 3 hours in advance of the EOBT.

The Supervisor of Tunis ACC may be contacted (H24) as follows:

Phone : + 216 71 848 000 Ext 32278 or 32344
+ 216 71 783 126 (Hot line)
Fax : + 216 71 783 126
AFTN : DTTCZRZX

FIN/END

*Cette Circulaire comporte 06 pages/
This AIC includes 06 pages*