ENR 1.15 PLAN DE MESURES D'EXCEPTION CONTINGENCY PROCEDURES

1.15.1 OBJECTIF

Le présent plan de mesures d'exception (ou plan de secours ou plan d'urgence) contient des dispositions visant à assurer la sécurité continue de la navigation aérienne en cas de perturbation partielle ou totale des services de la circulation aérienne (ATS) et est lié au Chapitre 2, paragraphe 2.28 de l'annexe 11 - Services de la circulation aérienne de l'OACI.

Ce plan d'urgence est applicable dans les espaces aériens sous responsabilité du centre de contrôle en route de CAYENNE.

Le plan de mesures d'exception devrait être conçu de manière à fournir d'autres itinéraires, en utilisant des itinéraires d'exception ou de secours (CR) au lieu de cheminement libres (FRA), ce qui permettra aux exploitants d'aéronefs de traverser ou d'éviter l'espace aérien de l'UIR Cayenne.

1.15.2 GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

1.1521 Responsabilités de l'ATS

Les considérations tactiques de l'ATC pendant les périodes de surcharge peuvent nécessiter une réaffectation des routes ou segments de route. D'autres itinéraires devraient être conçus de manière à maximiser l'utilisation des structures d'itinéraires ATS existantes et des services de Communication, de Navigation et de Surveillance.

Dans le cas où les services de la circulation aérienne (ATS) ne peuvent pas être fournis dans l'UTA Cayenne, cet espace aérien sera déclassé en espace aérien de classe G, et l'ACC Cayenne publiera le NOTAM correspondant, indiquant ce qui suit :

- a) l'heure et la date du début des mesures d'exception.
- b) l'espace aérien disponible pour l'atterrissage ou le survol et l'espace aérien à éviter.
- c) les détails des installations et des services disponibles ou non disponibles, et toute limitation dans la fourniture des services de la circulation aérienne, y compris la date prévue de rétablissement des services, le cas échéant.
- d) des informations sur les dispositions prises en matière de services alternatifs.
- e) itinéraires de secours ATS.
- f) les procédures à suivre par les unités ATS adjacentes.
- g) les procédures à suivre par les pilotes ; et
- h) tout autre détail concernant la perturbation et les mesures prises que les exploitants d'aéronefs pourraient juger utile.

1.1522 FIR concernés

Les FIR ci-après sont directement concernés par le présent plan de mesures d'exception :

- ATLANTICO (Brésil),
- AMAZONICA (Brésil),
- PARAMARIBO (Surinam),
- PIARCO (Trinidad & Tobago),
- DAKAR (Sénégal).

1.1523 Séparations

Les critères de séparation des aéronefs appliqués seront conformes aux procédures relatives aux services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien (Doc 4444) et aux procédures régionales supplémentaires (Doc 7030).

1.1524 Restrictions de niveau

Dans la mesure du possible, les avions sur les vols internationaux long-courriers seront prioritaires pour les niveaux de croisière.

Les aéronefs qui ne sont pas équipés RVSM ne peuvent pas voler dans l'espace aérien de CAYENNE pendant un plan d'urgence.

Les aéronefs volant au départ ou à destination de SOCA doivent appliquer la procédure publiée via NOTAM.

1.15.1 OBJECTIVE

This contingency plan contains arrangements to ensure the continued safety of air navigation in the event of a partial or total disruption of air traffic services (ATS) and is related to ICAO Annex 11 - Air Traffic Services, Chapter 2, paragraph 2.28.

This contingency procedure is applicable in the airspace under responsibility of CAYENNE ACC

The contingency plan should be designed to provide alternate routes, using contingency routes (CR) instead of free routes (FRA), which will allow aircraft operators to fly across or avoid airspace within the Cayenne UIR.

1.15.2 AIR TRAFFIC MANAGEMENT

1.1521 ATS Responsibilities

ATC tactical considerations during periods of overload may require reallocation of routes or route segments. Alternate routes should be designed to maximize the use of existing ATS route structures and communication, navigation and surveillance services.

In the event that ATS cannot be provided in the Cayenne UTA, this airspace will be downgraded to class G airspace, and Cayenne ACC shall publish the corresponding NOTAM, indicating the following :

- a) time and date of the beginning of the contingency measures.*
- b) airspace available for landing or overflying traffic, and airspace to be avoided.*
- c) details of the facilities and services available or not available, and any limits on ATS provision, including an expected date of restoration of services if available.*
- d) information on provisions made concerning alternative services.*
- e) ATS contingency routes.*
- f) procedures to be followed by adjacent ATS units.*
- g) procedures to be followed by pilots ; and*
- h) any other details with respect to the disruption and actions being taken that aircraft operators may find useful.*

1.1522 Affected FIRs

The following FIRs are directly affected by the present contingency plan :

- ATLANTICO (Brazil),*
- AMAZONICA (Brazil),*
- PARAMARIBO (Surinam),*
- PIARCO (Trinidad & Tobago),*
- DAKAR (Senegal).*

1.1523 Separations

Aircraft separation criteria applied will be in accordance with the Procedures for Air Navigation Services-Air Traffic Management (Doc 4444) and the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

1.1524 Level Restrictions

Where possible, aircraft on long-haul international flights will be given priority for cruising levels.

Non-RVSM aircraft cannot fly in CAYENNE airspace during a contingency plan.

Aircraft flying from or to SOCA must apply procedure published via NOTAM.

1.1525 Autres mesures

D'autres mesures relatives à la fermeture de l'espace aérien et à la mise en œuvre du plan d'urgence dans l'UIR de Cayenne peuvent être adoptées comme suit :

- Retard ou suspension des opérations IFR de l'aviation générale ; et
- Retard ou suspension des opérations commerciales IFR.

1.15.3 TRANSITION VERS UN RÉGIME D'URGENCE

En période d'incertitude, lorsque des fermetures d'espaces aériens semblent possibles, les exploitants d'aéronefs devraient :

- être préparés à un éventuel réacheminement en « route »,
- connaître les Routes d'urgence (CR) décrites dans le plan d'urgence, ainsi que ce qui peut avoir été publié par l'ACC de Cayenne via NOTAM, circulaire d'information aéronautique (AIC), supplément (SUP) ou AIP.

En cas de fermeture de l'espace aérien qui n'a pas été publié, l'ATC devrait, si possible, communiquer à tous les aéronefs de l'UTA Cayenne, l'espace aérien qui est fermé et se tenir prêt pour obtenir des instructions supplémentaires.

Les fournisseurs de services ATS doivent savoir que lorsque des fermetures d'espaces aériens ou d'aéroports sont promulguées, les compagnies aériennes peuvent avoir des exigences différentes quant à leurs itinéraires alternatifs. L'ATC doit être vigilant pour répondre à toute demande d'aéronef et réagir en fonction de la sécurité.

1.15.4 TRANSFERT DE CONTRÔLE ET COORDINATION

Le transfert du contrôle et de la communication entre les unités ATS devrait avoir lieu à la limite commune UIR, à moins qu'il n'y ait un accord mutuel entre les unités ATS adjacentes.

Les prestataires ATS devraient également examiner les exigences existantes en matière de coordination à la lumière des opérations d'urgence ou de la fermeture de l'espace aérien à bref délai.

1.15.5 PROCÉDURES RELATIVES AUX UNITÉS ATS

Les unités ATS concernées :

- transmettent les messages du plan de vol à l'ACC CAYENNE par l'intermédiaire du RSFTA (AFTN).
- autorisent l'entrée dans l'UIR CAYENNE, en accord avec les restrictions de séparation longitudinale définies dans la partie 9 du présent plan d'urgence.
- n'autorisent pas de changement de niveau de vol ou de vitesse dans les 10 minutes précédant l'entrée de l'avion dans l'UIR CAYENNE.
- demandent aux pilotes de maintenir le dernier niveau de vol et le dernier Mach assignés tout au long de leur transit à travers l'UIR CAYENNE.
- informent les pilotes de communiquer avec l'ACC adjacent dès que possible et au moins 15 minutes avant les heures estimées au-dessus du point de sortie CAYENNE UIR.

1.15.6 PROCÉDURES DES PILOTES ET DES EXPLOITANTS

Les pilotes doivent :

- inclure dans le dernier compte-rendu de position l'ACC adjacent compétent les temps estimés au-delà des points d'entrée et de sortie de CAYENNE UIR.
- suivre au plus près les itinéraires de secours définis pendant leur transit.

- maintenir le niveau de vol et le nombre de Mach attribués par l'ACC adjacent compétent pendant le survol de l'UIR CAYENNE, sauf pour des raisons d'urgence ou de sécurité du vol.

Chaque fois que des urgences et / ou des raisons de sécurité aérienne rendent impossible le maintien du niveau de vol attribué pour le transit par CAYENNE UIR :

- monter ou descendre bien à droite de l'axe médian de la route de secours empruntée,
- informer immédiatement tous les autres aéronefs du changement de niveau d'urgence, par diffusion aveugle sur la fréquence d'urgence 121,500 MHz et sur la fréquence air-air des pilotes 123,450 MHz.
- diffuser toutes les positions et intentions sur la fréquence d'urgence 121,500 MHz et sur la fréquence air-air des pilotes 123,450 MHz.
- veiller en permanence la fréquence d'urgence VHF 121,500 MHz.

1.1525 Other measures

Other measures related to airspace closure and the implementation of the contingency scheme in the Cayenne UIR may be adopted as follows :

- Delay or suspension of IFR operations by general aviation ; and*
- Delay or suspension of IFR commercial operations.*

1.15.3 TRANSITION TO CONTINGENCY SCHEME

During times of uncertainty, when airspace closures seem possible, aircraft operators should :

- be prepared for possible rerouting while "en-route",*
- be familiar with the Contingency Routes outlined in the contingency scheme, as well as what may have been promulgated by Cayenne ACC via NOTAM, aeronautical information circular (AIC), supplement (SUP) or AIP.*

In the event of airspace closure that has not been promulgated, ATC should, if possible, broadcast to all aircraft in Cayenne UTA, what airspace is being closed and to standby for further instructions.

ATS providers should be aware that when airspace or airport closures are promulgated, individual airlines might have different company requirements as to their alternate routings. ATC should be alert to respond to any request by aircraft and react commensurate with safety.

1.15.4 TRANSFER OF CONTROL AND COORDINATION

Transfer of control and communication between ATS units should take place at the common UIR boundary, unless there is a mutual agreement between adjacent ATS units.

ATS providers should also review existing coordination requirements in light of contingency operations or closure of airspace at short notice.

1.15.5 ATS UNITS PROCEDURES

ATS units involved shall :

- transmit Flight Plan messages to CAYENNE ACC through AFTN.*
- authorize entrance into CAYENNE UIR, in agreement with the longitudinal separation restrictions defined in Part 9 of the present Contingency Plan.*
- not authorize any Flight Level or speed change in the 10 minutes prior to the aircraft entrance into CAYENNE UIR.*
- instruct pilots to maintain the last assigned Flight Level and Mach number throughout their transit across CAYENNE UIR.*
- inform pilots to contact the adjacent ACC as soon as possible and at least 15 minutes before the estimated times over CAYENNE UIR exit point.*

1.15.6 PILOTS AND OPERATOR PROCEDURES

Pilots shall :

- include in the last position report to the competent adjacent ACC the estimated times over entry and exit points of CAYENNE UIR.*
- follow as closely as possible the defined contingency routes during their transit.*

- maintain the flight level and the Mach number assigned by the competent adjacent ACC while operating within CAYENNE UIR, unless for emergency or flight safety reasons.

Whenever emergencies and / or flight safety reasons make it impossible to maintain the flight level assigned for the transit through CAYENNE UIR :

- climb or descend well to the right of the centre line of the contingency route being flown,*
- immediately inform all other aircraft of emergency level change, by blind broadcast on emergency frequency 121.500 MHz and on pilots' air to air frequency 123.450 MHz.*
- broadcast every position and intention on emergency frequency 121.500 MHz and on pilots' air to air frequency 123.450 MHz.*
- continuously guard the VHF emergency frequency 121.500 MHz.*

- conserver le dernier transpondeur SSR attribué. Si aucun transpondeur n'est attribué, sélectionnez le code 2000.
- contacter l'ACC compétent dès que possible et au moins 15 minutes avant les heures estimées au-dessus du point de sortie de l'UIR CAYENNE.
- garder les feux de navigation et les feux anticollision allumés en permanence pendant le survol de l'UIR CAYENNE.
- utiliser leur système ACARS.

Cas particulier des procédures internationales d'interception :

Les pilotes doivent savoir qu'en raison de circonstances internationales, un itinéraire d'urgence exigeant que les aéronefs opèrent hors des flux de trafic normaux peut entraîner une interception par des aéronefs militaires.

Les exploitants d'aéronefs doivent donc connaître les procédures internationales d'interception contenues au paragraphe 3.8 de l'annexe 2 – Règles de l'air de l'OACI et aux sections 2 et 3 de l'appendice 2.

Les pilotes doivent veiller en permanence la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz et activer leur transpondeur en tout temps pendant le vol, que l'aéronef se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien où le radar de surveillance secondaire (SSR) est utilisé à des fins ATS. Les transpondeurs doivent être définis sur un code discret attribué par l'ATC ou sélectionner le code 2000 si aucun code n'a été attribué.

Si un aéronef est intercepté par un autre aéronef, le pilote doit immédiatement :

- a) se conformer aux instructions données par l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant dans le cadre du plan d'urgence ATS, conformément aux procédures internationales, conformément aux procédures internationales.
- b) si possible, aviser l'unité ATS correspondante.
- c) tenter d'établir une communication radio avec l'aéronef intercepteur en effectuant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz et 243 MHz, s'il en est équipé ; et
- d) régler le transpondeur sur le code 7700, sauf instruction contraire de l'unité ATS correspondante.

Si certaines des instructions reçues par radio de quelque source que ce soit sont en contradiction avec celles données par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demande des éclaircissements immédiats tout en continuant à se conformer aux instructions données par l'aéronef intercepteur.

1.15.7 APPROBATION DE SURVOL

Si nécessaire, les exploitants d'aéronefs devraient obtenir l'approbation de survol des États pour effectuer des vols dans leur espace aérien. Dans une situation d'urgence, les vols peuvent être reroutés sur court préavis et les exploitants peuvent ne pas être en mesure de donner le préavis requis en temps opportun pour obtenir l'approbation. Les États responsables de l'espace aérien dans lequel des itinéraires de secours sont établis devraient envisager de prendre des dispositions spéciales pour faciliter l'approbation des vols dans ces situations d'urgence.

1.15.8 GROUPE DE CONTINGENCE OPÉRATIONNELLE ATS (AOCG)

L'AOCG qui a été chargé de surveiller les événements et qui peut ordonner l'exécution du plan de mesures d'exception et la coordination des arrangements d'urgence est :

CAYENNE ACC

sna-ag-cayenne_se-encadrement-ld@aviation-civile.gouv.fr

TEL Officier de service : (594) 694 916 262.

En cas d'urgence, l'AOCG assurera la liaison avec les unités ATS adjacentes par l'intermédiaire du Bureau régional de l'OACI.

Le Bureau régional de l'OACI va :

- a) suivre de près la situation et assurer la coordination avec tous les États concernés et le Bureau régional de l'IATA, afin d'assurer la fourniture de services de navigation aérienne aux opérations aériennes internationales dans la région SAM.
- b) prendre note de tout incident signalé et prendre les mesures appropriées.
- c) fournir l'assistance requise en cas de problème avec les administrations de l'aviation civile concernées par le plan d'urgence ; et
- d) tenir le président du Conseil de l'OACI, le secrétaire général, le C / RAO, D / ANB et C / ATS constamment informés des événements, y compris de l'activation du plan de mesures d'exception.

- keep the last SSR transponder assigned. If no transponder assigned, select 2000 code.

- contact the competent ACC as soon as possible and at least 15 minutes before the estimated times over exit point of CAYENNE FIR.

- keep navigation and anti-collision lights continually lit while CAYENNE FIR is being over flown.

- use their ACARS system.

Particular case of international intercept procedures :

Pilots must be aware that, as a result of international circumstances, a contingency routing requiring aircraft to operate off normal traffic flows may result in interception by military aircraft.

Aircraft operators must therefore be familiar with international intercept procedures contained in ICAO Annex 2 – Rules of the Air, paragraph 3.8 and Appendix 2, Sections 2 and 3.

Pilots must continuously watch the VHF emergency frequency 121.5 MHz and should activate their transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where secondary surveillance radar (SSR) is used for ATS purposes. Transponders should be set on a discrete code assigned by ATC or select code 2000 if no code has been assigned.

If an aircraft is intercepted by another aircraft, the pilot shall immediately :

a) comply with instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and ATS Contingency responding to visual signals, in accordance with international procedures.

b) if possible, notify the corresponding ATS unit.

c) attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft by making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz and 243 MHz, if equipped ; and

d) set the transponder to code 7700, unless instructed otherwise by the corresponding ATS unit.

In case some of the instructions received by radio from any source are in contradiction with those given by the intercepting aircraft, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the instructions given by the intercepting aircraft.

1.15.7 OVERFLIGHT APPROVAL

If necessary, aircraft operators should obtain overflight approval from States for operating flights within their airspace jurisdiction.

In a contingency situation, flights may be rerouted at short notice, and operators may not be able to give the required advance notice in a timely manner to obtain approval.

States responsible for the airspace in which contingency routes are established should consider establishing special arrangements to facilitate the approval of flights under these contingency situations.

1.15.8 ATS OPERATIONAL CONTINGENCY GROUP (AOCG)

The AOCG that has been assigned responsibility for monitoring events and that can order the execution of the contingency plan and the coordination of contingency arrangements is :

CAYENNE ACC

sna-ag-cayenne_se-encadrement-ld@aviation-civile.gouv.fr

TEL Duty Officer : (594) 694 916 262.

During a contingency situation, the AOCG will liaise with adjacent ATS units through the ICAO Regional Office.

The ICAO Regional Office will :

a) monitor the situation closely and coordinate with all States concerned and the IATA Regional Office, in order to ensure the provision of air navigation services to international aircraft operations in the SAM Region.

b) take note of any incidents reported and take appropriate action.

c) provide the required assistance in relation to any problems with the civil aviation administrations involved in the contingency plan ; and

d) keep the President of the ICAO Council, Secretary General, C / RAO, D / ANB and C / ATS constantly informed about events, including the activation of the contingency plan.

1.15.9 SCHÉMA D'ITINÉRAIRE ALTERNATIF DE SECOURS

En cas de perturbation des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de la juridiction de Cayenne ACC (FIR / UIR DE CAYENNE), les exploitants d'aéronef doivent soumettre leurs plans de vol en utilisant les itinéraires alternatifs de secours énumérés dans le schéma mentionné en ENR 3.3.6 et dans la carte ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION-GUYANE.

Les autres routes ATS à l'intérieur de CAYENNE FIR / UIR sont temporairement indisponibles.

1.15.9 CONTINGENCY ALTERNATE ROUTE SCHEME

In the event of disruption of ATS within the airspace under the jurisdiction of Cayenne ACC (CAYENNE FIR / UIR), aircraft operators should submit their flight plans using the contingency alternate routes listed in the scheme mentioned in ENR 3.3.6 and in the chart ENR 6.3 - CONTINGENCY MAP - FRENCH GUIANA.

Other ATS routes within CAYENNE FIR / UIR are temporarily unavailable.