

OBJET : Déploiement des services FF-ICE R1

1. Introduction et contexte

1.1 FF-ICE (Flight & Flow Information for a Collaborative Environment) est un concept de l'OACI qui vise à éliminer ou à réduire les limitations du format actuel des plans de vol de l'OACI (FPL 2012) et à s'adapter à l'environnement futur détaillé dans le Concept opérationnel ATM mondial (Doc 9854).

1.2 FF-ICE désigne les informations de vol et de flux nécessaires à la notification, à la gestion et à la coordination des vols entre les membres de la communauté ATM dans un environnement collaboratif.

1.3 FF-ICE/R1 (Release 1) se réfère principalement aux données et procédures avant le départ. Il s'agit de la première étape vers le déploiement complet de FF-ICE et elle amorce la transition vers les nouveaux types d'échanges d'informations requis par les TBO (Trajectory Based Operations) et rendus possibles par le SWIM (System Wide Information Management).

1.4 Les exigences techniques et opérationnelles de la présente circulaire découlent du règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission européenne (Common Project One ou CP1) et du programme de déploiement SESAR 2022 (SDP2022).

1.5 Les données des plans de vol FF-ICE doivent être utilisées pour améliorer la qualité des informations sur les trajectoires planifiées dans tous les systèmes qui utilisent actuellement le FPL 2012.

1.6 FF-ICE/R1 sera donc introduit comme une exigence pour les parties prenantes (ANSP, utilisateurs de l'espace aérien, gestionnaire de réseau) opérant dans les FIR/UIR des États membres de l'UE ainsi que de la Suisse et de la Norvège et dans les zones de transition océanique du FIR de Shanwick, où la planification des vols est requise pour les vols IFR.

1.7 L'objectif de cette circulaire est de :

- a) notifier aux utilisateurs de l'espace aérien les exigences FF-ICE qui s'appliqueront à eux.
- b) fournir aux utilisateurs de l'espace aérien des informations de haut niveau sur les moyens de se conformer aux exigences FF-ICE qui s'appliquent à eux.
- c) expliquer où et comment trouver des informations et une assistance supplémentaires.

2. Explication des avantages

2.1 Le FF-ICE/R1 contribuera à surmonter de nombreuses limitations du FPL 2012, en permettant aux ANSP d'optimiser leurs ressources, aux usagers de l'espace aérien de voler plus près de leurs trajectoires préférées et en favorisant les futurs TBO.

2.2 La mise en œuvre du service de dépôt FF-ICE (obligatoire pour les usagers de l'espace aérien) permettra à ces derniers de partager des informations plus détaillées sur les trajectoires avec le gestionnaire de réseau (NM) d'EUROCONTROL et les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP). Les usagers de l'espace aérien se verront ainsi offrir la possibilité d'optimiser les opérations de vol plus tôt et plus précisément, en fonction des contraintes connues.

2.3 La mise en œuvre du service d'essai FF-ICE (facultatif pour les utilisateurs de l'espace aérien) permettra à un utilisateur de l'espace aérien de tester des trajectoires alternatives sans s'y engager ; ainsi, les utilisateurs de l'espace aérien pourront évaluer la faisabilité de trajectoires alternatives avant de soumettre une modification à leurs plans de vol déposés.

3. Exigences et recommandations pour les utilisateurs de l'espace aérien

3.1 Les données du plan de vol FF-ICE doivent être échangées pour améliorer la qualité des informations sur la trajectoire prévue, améliorant ainsi la planification des vols et les évaluations de complexité.

3.2 Les utilisateurs de l'espace aérien doivent utiliser le service de dépôt fourni par NM pour soutenir l'échange d'informations de FF-ICE.

3.3 Les utilisateurs de l'espace aérien ne sont pas obligés d'utiliser le service d'essai, mais il leur est recommandé de mettre à niveau leurs systèmes pour pouvoir l'utiliser.

4. Exigences de conformité FF-ICE pour les utilisateurs de l'espace aérien

4.1 Pour les utilisateurs de l'espace aérien, la consommation du service de dépôt (obligatoire pour les utilisateurs de l'espace aérien) à l'aide des services NM B2B signifie :

a) Utilisation du service de dépôt NM B2B pour déposer/mettre à jour/annuler les plans de vol FF-ICE (également appelés eFPL) et pour recevoir une réponse immédiate à la soumission et le statut du dépôt.

b) Utilisation du service de publication de données NM B2B ou du service de demande de données de vol NM B2B pour s'assurer que les réponses aux demandes et les mises à jour du statut de dépôt peuvent être reçues.

4.2 Pour les utilisateurs de l'espace aérien, l'utilisation du service d'essai (facultatif mais recommandé pour les utilisateurs de l'espace aérien) implique l'utilisation du service d'essai NM B2B. Ce service est similaire à l'interface demande/réponse du service de dépôt NM B2B, à l'exception que les données du service d'essai ne seront pas conservées par le système NM. L'utilisation du service d'essai NM B2B par les utilisateurs de l'espace aérien devrait donc être un développement simple et peu coûteux.

5. Zone d'applicabilité

5.1 Les FIR/UIR des États membres de l'UE plus la Suisse et la Norvège et les zones de transition océanique de la FIR de Shanwick, où la planification des vols est requise pour les vols IFR.

5.2 Espace aérien supérieur : FIR Amsterdam (EHAA), UIR Barcelone (LECB), FIR Bratislava (LZBB), UIR Brindisi (LIBB), UIR Bruxelles (EBUR), FIR Bucarest (LRBB), FIR Budapest (LHCC), UIR Canarias (GCCC), FIR Prague (LCAA), UIR France (LFFF), UIR Hannover (EDVV), UIR Hellas (LGGG), FIR Helsinki (EFIN), FIR Koebenhavn (EKDK), FIR Lisboa (LPPC), FIR Ljubljana (LJLA), UIR Madrid (LECM), UIR Malta (LMMM), UIR Milano (LIMM), FIR Nicosia (LCCC), FIR Polaris (ENOR), UIR Rhein (EDUU), FIR Riga (EVRR), UIR Roma (LIRR), UIR Shannon (EISN), FIR Sofia (LBSR), FIR Sweden (ESAA), UIR Switzerland (LSAS), FIR Tallinn (EETT), UIR Vilnius (EYVL), FIR Warszawa (EPWW), FIR Wien (LOVV), FIR/UIR Zagreb (LDZO).

5.3 Espace aérien inférieur : FIR Amsterdam (EHAA), FIR Athènes (LGGG), FIR Barcelone (LECB), Bordeaux (LFBB), FIR Bratislava (LZBB), Brest (LFRR), FIR Brême (EDWW), FIR Brindisi (LIBB), FIR Bruxelles (EBBU), FIR Bucarest (LRBB), FIR Budapest (LHCC), FIR Canarias (GCCC), FIR Praha (LCAA), FIR Helsinki (EFIN), FIR Koebenhavn (EKDK), FIR Langen (EDGG), FIR Lisboa (LPPC), FIR Ljubljana (LJLA), FIR Madrid (LECM), FIR Malta (LMMM), Marseille (LFMM), FIR Milano (LIMM), FIR Muenchen (EDMM), FIR Nicosie (LCCC), FIR Paris (LFFF), FIR Polaris (ENOR), Reims (LFEE), FIR Riga (EVRR), FIR Rome (LIRR), FIR Shannon (EISN), FIR Sofia (LBSR), FIR Suède (ESAA), FIR Suisse (LSAS), FIR Tallinn (EETT), FIR Vilnius (EYVL), FIR de Varsovie (EPWW), FIR de Vienne (LOVV), FIR/UIR de Zagreb (LDZO).

5.4 FIR de Shannon : NOTA (zone de transition de l'Atlantique Nord), SOTA (zone de transition océanique de Shannon) et BOTA (zone de transition océanique de Brest).

5.5 Pour les vols opérés dans d'autres FIR/UIR au sein de la zone IFPZ (Integrated Initial Flight Plan Processing System Zone) en plus de celles énumérées ci-dessus, le gestionnaire de réseau d'EUROCONTROL continuera à prendre en charge le FPL 2012 et fournira un service de traduction eFPL vers FPL 2012 pour les FIR/UIR qui ne sont pas énumérées ci-dessus, lorsque la mise en œuvre de FF-ICE/R1 n'est pas obligatoire ou jusqu'à sa mise en œuvre complète par les États concernés.

6. Utilisateurs de l'espace aérien concernés

6.1 Les exigences applicables aux usagers de l'espace aérien énoncées au paragraphe 3 s'appliquent à tous les GAT (General Air Traffic) opérant en IFR (Instrument Flight Rules) dans la zone d'applicabilité, y compris les usagers de l'espace aérien non basés dans l'UE.

6.2 Cela inclut les GAT militaires mais n'inclut pas les OAT (Operational Air Traffic).

7. Dépôt des plans de vol FF-ICE par l'intermédiaire des bureaux de déclaration ATS.

7.1 Les utilisateurs de l'espace aérien qui soumettent actuellement leur plan de vol au BNIA peuvent continuer à le faire.

8. Date d'applicabilité

8.1 Les exigences énoncées dans la présente circulaire sont applicables à partir du 31 décembre 2025.

9. Exemptions

9.1 Les éléments suivants sont exemptés des exigences de la présente circulaire :

- a) Vols VFR
- b) Vols OAT

10. Documentation de référence

10.1 [European SWIM Registry](#).

10.2 Manuel de l'utilisateur IFPS du gestionnaire de réseau EUROCONTROL.

10.3 Manuel de référence NM B2B.

10.4 Règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission (Common Project One).

11. Informations complémentaires

11.1 Pour plus d'informations sur FF-ICE, veuillez contacter le support FF-ICE d'EUROCONTROL par e-mail : ffice@eurocontrol.int