

ROYAUME DU MAROC

TEL : +212. (0)5.22.53.90.12
FAX : +212. (0)5.22.53.91.23
SFA : GMMMYNYX
Web : www.onda.ma/sia-maroc
E-mail : sia-maroc@onda.ma

MINISTÈRE DU TOURISME, DU TRANSPORT AERIEN, DE
L'ARTISANAT ET DE L'ECONOMIE SOCIALE
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

SERVICE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

B.P 21 AÉROPORT DE CASABLANCA MOHAMMED V
NOUASSEUR

AIC

Série A

N°06/19

Date de publication
29-08-2019

Objet : Procédures de dépôt de plans de vol applicables aux vols IFR/CAG dans la FIR/UIR Casablanca.

Subject: Flight plan filing procedures applicable to IFR / CAG flights in Casablanca FIR / UIR.

1. INTRODUCTION

La présente circulaire modifie et remplace la circulaire A01/08 du 05 juin 2008 relative aux procédures de dépôt de plans de vol dans la FIR/UIR Casablanca.

Depuis le 5 juin 2008, le Maroc a confié la gestion des plans de vol dans la FIR/UIR Casablanca au Système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS).

De ce fait, le Maroc est devenu partie intégrante de la zone IFPS.

Les paragraphes qui suivent exposent les procédures de dépôt des plans de vol pour les aéronefs devant opérer dans la FIR/UIR Casablanca.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1. les plans de vol et messages associés relatifs au trafic IFR/CAG¹ devant opérer dans la FIR/UIR Casablanca ne devront plus être envoyés aux organismes ATS situés dans cette FIR/UIR. Les seules adresses à mentionner pour la portion du vol effectuée dans la FIR/UIR Casablanca sont celles des deux unités IFPS situées à Haren (Bruxelles) et à Brétigny (Paris), comme expliqué ci-dessous.

Des éléments indicatifs sont donnés ci-après pour l'adressage des plans de vol et messages associés concernant les vols qui vont au-delà des frontières de la zone IFPS.

2.2. Les exploitants d'aéronefs devraient soumettre leurs plans de vol directement à l'IFPS pour tous les vols ou portions de vol IFR/CAG au départ de la FIR/UIR Casablanca.

Les plans de vol des aéronefs au départ d'un aéroport situé en dehors de la FIR/UIR Casablanca et devant opérer dans ladite FIR/UIR, ou la survoler, seront déposés conformément aux procédures publiées par l'État dans lequel se situe l'aéroport de départ.

1. INTRODUCTION

This circular amends and replaces circular A01 / 08 of 5th June 2008 relating to flight plan filing procedures in Casablanca FIR/UIR.

Since June 5, 2008, Morocco has entrusted the management of flight plans in *FIR/UIR* Casablanca to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS).

Morocco therefore becomes part of the IFPS Zone

The following paragraphs describe the procedures for filing flight plans for aircraft to operate in Casablanca FIR / UIR.

2. GENERAL

2.1. *Flight plans and associated messages for IFR/GAT¹ flights intending to operate within the Casablanca FIR/UIR shall no longer be addressed to ATS Units within the Casablanca FIR/UIR. The only addresses which need to be entered for the portion of the flight within the Casablanca FIR/UIR are those of the two IFPS Units at Haren (Brussels) and Bretigny (Paris), as detailed below.*

Guidance is given below for the addressing of flight plan and associated messages in respect of flights which proceed beyond the boundaries of the IFPS Zone.

2.2. *Aircraft Operators shall submit flight plans directly to IFPS for all IFR/GAT flights, or portions thereof, departing from within the Casablanca FIR/UIR. Flight plans for flights departing outside the Casablanca FIR/UIR and operating into or overflying the Casablanca FIR/UIR shall be submitted in accordance with the procedures published by the State within which the aerodrome of departure is located.*

<p>2.3. Les exploitants d'aéronefs qui ont recours à des plans de vol répétitifs (RPL) sont invités à veiller à ce que les données RPL relatives aux vols qui pénètrent, quittent ou survolent la FIR Casablanca soient communiquées à la Section RPL du Network Manager(NM). Les fichiers RPL devraient de préférence être soumis en format électronique via le courrier électronique ou, autre solution, sur support papier via le SITA ou par la poste. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le superviseur RPL :</p>	<p>2.3. <i>Aircraft Operators which make use of Repetitive Flight Plans (RPLs) are requested to ensure that RPL data for flights into, departing from or overflying the Casablanca FIR are submitted to the RPL Section of the Network Manager (NM).</i></p> <p><i>RPL Files should preferably be submitted in electronic format via E-Mail or alternatively as paper copy via SITA or post. Further information can be obtained by contacting the RPL Supervisor at:</i></p>
---	--

E-Mail: rpl@eurocontrol.int
Tél.: +32-2-7451957

<p>2.4. L'émission des RPLs (NLST et RLST) à l'équipe RPL devrait avoir lieu au plus tard 4 jours ouvrables avant que le premier RPL ne soit généré par l'IFPS. Les envois des RPLs concernant les saisons suivantes devraient être communiqués à l'équipe RPL à partir du premier Octobre pour la saison d'hiver ou à partir du premier Mars pour la saison d'été.</p>	<p>2.4. <i>RPL Submissions, both NLST and RLST, shall be sent to the RPL Team no later than 4 working days before the first RPL in that file is to be generated to the IFPS.</i> <i>RPL submissions that relate to the following season shall be submitted to the RPL team not earlier than the first day of October for the winter season, or the first day of March for the summer season.</i></p>
--	---

<p>2.5. Les plans de vols devraient être communiqués à l'IFPS pour traitement au moins trois heures avant l'EOBT lorsque si possible. l'IFPS doit aussi accepter pour traitement ces messages, qui sont pour des raisons opérationnelles, déposés moins de trois heures avant l'EOBT. Les plans de vol peuvent être soumis jusqu'à un maximum de 120 heures, ou cinq jours, avant l'EOBT de ce plan de vol. Les plans de vol soumis plus de 24 heures avant le vol doivent inclure la date du vol.</p> <p>2.6. Les RPLs devraient être communiqués à l'équipe RPL qu'ils soient sous forme de nouvelle liste (NLST) ou de liste révisée (RLST). - Une NLST devrait contenir seulement les nouveaux RPLs "+" - Une RLST devrait contenir les annulations ou les changements des RPLs déjà existants "-" RPLs ou combinaison de "-" RPLs et "+" RPLs.</p> <p>2.7. Après réception conforme des RPLs l'exploitant d'aéronef devrait recevoir un accusé de réception de cet envoi de la part de l'équipe RPL. L'accusé de réception devrait contenir le numéro</p>	<p>2.5 Flight plans shall be submitted to the IFPS for processing at least three hours before the EOBT where possible. The IFPS shall also accept for processing those messages that are, for operational reasons, filed less than three hours before the EOBT of that flight. Flight plans may be submitted up to a maximum of 120 hours, or five days, in advance of the EOBT of that flight plan. Those flight plans that are submitted more than 24 hours in advance of the flight shall include the date of flight.</p> <p>2.6. <i>RPLs shall be submitted to the RPL team either as a New List (NLST) or Revised List (RLST).</i> <i>- An NLST shall contain only new "+" RPLs</i> <i>- An RLST shall contain when the file contains "-" RPLs or a combination of "-" and "+" RPLs (cancellations or changes to the existing RPLs).</i></p> <p>2.7 <i>After successful reception of an RPL submission the Aircraft Operator (AO) shall receive an acknowledgement of the receipt of that submission from the RPL team.</i></p> <p><i>The acknowledgement shall include the serial number of that submission, if present, and the</i></p>
---	---

<p>de série de cet envoi, s'il existe, ainsi que le nombre des RPLs compris dans cet envoi. Si aucun accusé de réception n'est reçu de la part de l'équipe RPL dans les deux jours qui suivent, l'AO devrait contacter l'équipe RPL pour confirmer la réception de cet envoi.</p>	<p><i>number of RPLs in that submission. If no acknowledgement is received from the RPL team within 2 working days of dispatch, the AO should contact the RPL team to confirm the reception of that submission.</i></p>
<p>2.8. Un message d'accusé de réception ACK devrait être automatiquement envoyé par l' IFPS à l'expéditeur lorsque le message reçu a été traité correctement (automatiquement ou suite à une intervention manuelle de l'équipe IFPS).</p> <p>3. Adressage des messages de plan de vol</p> <p>3.1 Vols au départ d'un aérodrome situé dans la FIR/UIR Casablanca et évoluant intégralement dans la zone IFPS.</p> <p>3.1.1. Les plans de vol et messages associés doivent être adressés UNIQUEMENT aux deux unités IFPS, comme suit :</p> <p>Pour le RSFTA - EUCHZMFP et EUCBZMFP Pour le SITA - BRUEP7X et PAREP7X</p> <p>Note 1: Tous les plans de vol et messages associés doivent être adressés aux DEUX IFPUs.</p> <p>Note 2 : Des adresses spécifiques pour toute portion VFR ou COM des vols seront ajoutées par l'émetteur, de préférence à l'aide de la fonction de réadressage décrite au paragraphe ci-dessous.</p>	<p>2.8. <i>An ACK message shall automatically be sent by the IFPS to the message originator when a received message has been successfully processed either automatically or following manual intervention by the IFPS staff</i></p> <p>3. Flight plan message addressing</p> <p>3.1 <i>Flights departing an aerodrome within the Casablanca FIR/UIR and remaining wholly within the IFPS Zone</i></p> <p>3.1.1 <i>Flight plan and associated messages need ONLY be addressed to the two IFPS Units as follows:</i> For AFTN - EUCHZMFP and EUCBZMFP For SITA - BRUEP7X and PAREP7X</p> <p>Note 1: <i>BOTH IFPUs must be addressed for all flight plan and associated messages.</i></p> <p>Note 2: <i>Specific addresses for any VFR or OAT portions flights shall be added by the originator preferably by using the re-addressing function described in paragraph below.</i></p>
<p>3.2. Vols pénétrant ou survolant la FIR/UIR Casablanca</p> <p>3.2.1 Pour la portion du vol exécutée dans la FIR/UIR Casablanca, seules les deux IFPUs doivent faire l'objet d'un adressage, comme indiqué au paragraphe cidessus.</p>	<p>3.2. Flights entering or overflying the casablanca FIR/UIR</p> <p>3.2.1 <i>For that portion of the flight within the Casablanca FIR/UIR, only the two IFPUs need be addressed as indicated in paragraph above.</i></p>
<p>3.3. Vols au départ d'un aérodrome situé dans la FIR/UIR Casablanca et quittant ensuite la zone IFPS.</p> <p>3.3.1 Pour la portion du vol exécutée dans la FIR/UIR Casablanca, seules les deux IFPUs doivent faire l'objet d'un adressage, comme indiqué au paragraphe ci-dessus.</p>	<p>3.3 Flights departing an aerodrome within Casablanca FIR/UIR and then exiting the IFPS Zone.</p> <p>3.3.1. <i>For that portion of the flight within the Casablanca FIR/UIR, only the two IFPUs need be addressed as indicated in paragraph above.</i></p>
<p>3.3.2. Pour toute portion du vol exécutée en dehors de la zone IFPS, il incombe à l'émetteur du message de plan de vol d'adresser le plan de vol et les messages associés à tous les ATSUs concernés, conformément aux procédures OACI. La procédure ci-après décrit le mode d'adressage privilégié, qui garantit la cohérence entre les messages diffusés au sein et en dehors de la zone IFPS. Cette procédure permet à l'IFPS de diffuser un plan de vol validé, ou les messages qui lui sont associés, vers toute adresse RSFTA supplémentaire figurant dans la ligne d'adresse,</p>	<p>3.3.2. <i>For any portion of the flight outside the IFPS Zone, the flight plan message originator is responsible for having the flight plan and associated messages addressed to all appropriate ATSUs in accordance with ICAO procedures.</i> <i>The procedure below describes the preferred way of addressing as it ensures consistency between messages distributed within and outside the IFPS Zone. This procedure will enable the IFPS to distribute a validated flight plan or associated message to any additional AFTN address which</i></p>

comme indiqué ci-dessous.	<i>is included in the address line as described below.</i>
3.4 Fonction de réadressage 3.4.1. Toute adresse supplémentaire à inclure devrait figurer après la ligne d'information concernant l'émetteur et précéder immédiatement la parenthèse ouverte qui marque le début du message. Voici un exemple de message RSFTA comportant des adresses supplémentaires:	3.4 The re-addressing function 3.4.1. Any additional address to be included should be placed after the originator information line and immediately before the open bracket which indicates the beginning of the message. An example of an AFTN message with such additional addresses is given below:
<pre> ZCZC BOC548 250925 MB FF EUCHZMFP EUCBZMFP 250920 GMMNZPZX AD ADDRESS1 ADDRESS2 ADDRESS3 ADDRESS4 ADDRESS 5 ADDRESS6 ADDRESS7 AD ADDRESS8 (FPL-RAM480-IS -B735/M-SXYR/C -GMMN1430 -..... -..... </pre>	
Les règles suivantes sont d'application : (i) Les lignes d'adresses supplémentaires doivent commencer par le mot clé AD afin de les distinguer des autres lignes de commentaires éventuelles. (ii) Les lignes d'adresses supplémentaires doivent se suivre (pas de lignes de commentaires entre elles) et figurer immédiatement avant la ligne comportant la parenthèse ouverte. (iii) Elles ne peuvent contenir plus de 7 adresses supplémentaires par ligne et ces adresses sont limitées à 8 caractères.	<i>The following rules apply:</i> (i) <i>The extra address lines must begin with the keyword AD to distinguish them from other comment lines which may be present.</i> (ii) <i>The extra address lines must be consecutive (no other comment lines between them), and they must be immediately before the line containing the open bracket.</i> (iii) <i>There must be no more than 7 additional addresses per line, and each must be of 8 characters.</i>
4. Système de validation de l'IFPS (IFPUV) 4.1. Les émetteurs de plans de vol qui souhaitent tester les FPL sur l'IFPUV avant de les envoyer à l'IFPS opérationnel peuvent les transmettre via le RSFTA ou le SITA à l'une des adresses suivantes :	4. The IFPS validation system (IFPUV) 4.1 <i>Flight plan originators wishing to test FPLs with the IFPUV, prior to their submission to the operational IFPS, may submit them via either AFTN or SITA to one of the following addresses :</i>
<p style="text-align: center;">RSFTA : EUCHZMFP SITA : BRUEY7X</p>	
4.2. Des plans de vol tests peuvent être soumis avec une date de vol (DATE OF FLIGHT – DOF) jusqu'à 120 heures (5 jours) à l'avance. La DOF doit figurer dans la case 18 et respecter le format DOF/yymmdd où « yy » correspond à l'année, « mm » au mois et « dd » au jour. Le système réagira à la soumission du plan de vol au moyen d'un message de réponse qui consistera soit en un accusé de réception (ACKNOWLEDGEMENT – ACK), pour indiquer que le FPL fera l'objet d'un traitement automatique, soit en un rejet (REJECT - REJ),	4.2. <i>Test flight plans may be submitted with a DATE OF FLIGHT (DOF) up to 120 hours (5 days) in advance by means of DOF/ in Item 18, in the format DOF/yymmdd where “yy” is the year indicator, “mm” is the month and “dd” is the date.</i> <i>The system will respond to flight plan submission by means of a Reply Message in the form of either an ACKNOWLEDGEMENT (ACK) which indicates that the FPL would pass automatic processing or a REJECT (REJ) which indicates a failure. In the case of REJ the Reply Message will contain a system generated indication of the</i>

<p>pour signaler un échec. En cas de rejet, le message de réponse contiendra une indication générée par le système quant à la raison de l'échec. L'IFPUV ne génère donc aucun message manuel (MANUAL – MAN).</p>	<p><i>reason for failure. The IFPUV therefore does not generate MANUAL (MAN) messages.</i></p>
<p>4.3. Chaque message de réponse de l'IFPUV comporte la phrase (Ce message a été envoyé par un système test et ne doit pas être utilisé à des fins opérationnelles). Le but de ce message est d'éviter toute confusion entre les soumissions au système de validation et les soumissions à l'IFPS opérationnel.</p>	<p><i>4.3. Every Reply Message from the IFPUV contains the phrase (This message has been sent by a test system and must not be used operationally). This message is added to ensure that there is no confusion between submissions to the test system and those to the operational IFPS.</i></p>
<p>4.4. L'IFPUV n'est pas raccordé à l'IFPS opérationnel et les messages qu'il génère ne sont ni diffusés ni stockés dans le système. Etant donné que les FPL ne sont pas stockés dans l'IFPUV, les messages de plan de vol associés (CHG, DLA, CNL, RQP, etc.) sont rejetés par l'IFPUV assortis du message « ERROR : no existing filed flight plan matches this message » (ERREUR : aucun plan de vol déposé existant ne correspond à ce message).</p>	<p><i>4.4. The IFPUV is not connected to the operational IFPS and test messages are neither distributed nor stored in the system. Since FPLs are not stored in the IFPUV, flight plan associated messages (i.e. CHG, DLA, CNL, RQP, etc.) are rejected by the IFPUV with the message: "ERROR: no existing filed flight plan matches this message".</i></p>
<p>5. Informations complémentaires De plus amples informations sur tous les aspects des opérations IFPS figurent dans le volet « IFPS User Manual » qui peut être consulté via la bibliothèque du NM à l'adresse suivante :</p>	<p>5. Further information <i>Further detail concerning all aspects of IFPS operations can be found in the IFPS User Manual, which is available via the NM Library at :</i></p>
<p>https://eurocontrol.int/publication/ifps-users-manual</p>	
<p>¹ Remarque : l'abréviation CAG signifie « circulation aérienne générale » et désigne en Europe « les vols exécutés conformément aux règlements et procédures des autorités nationales de l'aviation civile et opérant sous le contrôle ou l'autorité de l'organisme ATS civil ». Le contraire de la CAG est la « circulation opérationnelle militaire » ou COM, qui désigne « les vols exécutés en dehors de l'espace aérien civil contrôlé et qui opèrent conformément aux procédures des services militaires de la circulation aérienne, ce qui les dispense de toute adressage systématique aux organismes ATS civils ».</p>	<p>1 Note: the abbreviation GAT stands for "General Air Traffic" and is defined within Europe as "flights conducted in accordance with the regulations and procedures promulgated by State civil aviation authorities and operating under the control or authority of the civil ATS organisation". The converse of GAT is "Operational Air Traffic (OAT)" which is defined as "flights conducted outside civil controlled airspace and which operate in accordance with military air traffic service procedures and which as a result do not require systematic addressing to civilian ATS Units".</p>