



Organisation de l'aviation civile internationale
Bureau pour l'Afrique Occidentale et du Centre

**Douzième réunion du Sous-groupe de Gestion du trafic aérien/Gestion
 de l'information aéronautique/Recherches et sauvetage
 (ATM/AIM/SAR SG/12)
 (Dakar, Sénégal. 25 - 29 juillet 2011)**

Point 7 de l'ordre du jour : Transition vers le Nouveau plan de vol OACI

Préparatifs pour la mise en œuvre du Nouveau format de Plan de vol OACI

(Présenté par le Secrétariat)

RESUME

Cette note traite des résultats des deux premiers séminaires/ateliers programmés conformément à la Conclusion APIRG 17/62, ainsi que des résultats de la réunion FPLT TF/2, aux fins d'examen par le Sous-groupe.

Les suites à donner par la réunion sont au **paragraphe 3**.

REFERENCES

Rapport APIRG/17
 Rapport FPLT TF/2

Cette note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques : **A**

1. INTRODUCTION

1.1 La deuxième réunion de l'Equipe de travail sur la Transition vers le nouveau plan de vol (FPLT TF/2) a eu lieu à l'hôtel Silver Springs de Nairobi au Kenya du 16 au 18 février 2011. Cette rencontre de deux jours et demi avait été convoquée à la suite de *l'Atelier sur les dispositions du Plan de vol 2012 de l'OACI* (14-16 février 2011), afin de tirer profit des débats de l'atelier et de l'expertise induite.

1.2 Entre autres, la réunion FPLT TF/2 a mis à jour la stratégie régionale pour l'application du 1^{er} amendement à la 15^{ème} édition du Doc. 4444, procédé à la revue des objectifs régionaux de performance et élaboré un modèle pour le formulaire du cadre national de performance (PFF), ainsi qu'une table de conversion pour le nouveau et actuel contenu du plan de vol. Des copies des éléments ci-dessus sont fournies respectivement dans les appendices **A, B, C et D**.

1.3 La réunion FPLT-TF/2 a également passé en revue ses termes de référence (TOR) et formulé deux projets de conclusion dans les appendices **E et F** respectivement, aux fins de les soumettre aux réunions ATM/AIM/SAR SG/12 et APIRG/18.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les informations continues dans ce document de travail;
- b) approuver les conclusions de la FPLT TF/2 contenues dans l'appendice **F** à cette note de travail ; et
- c) approuver le mandat de l'Equipe de travail FPLT mis à jour, qui est en appendice **E** à cette note de travail.

APPENDICE A**(PROJET) LA STRATEGIE AFI POUR LA MISE EN OEUVRE DU FORMAT DU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI ET LES MESSAGES ATS CONNEXES****Reconnaissant que :**

- 1) Le concept opérationnel de l'ATM mondial (Doc 9854) nécessite des arrangements pour la gestion d'informations capables de fournir des renseignements autorisés, opportuns et dont la qualité est garantie, et qui serviront à supporter les opérations ATM;
- 2) La spécification ATM 87 du Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien (Doc 9882) prévoit que les trajectoires 4-D soient utilisées pour les applications de synchronisation du trafic, afin de réaliser les objectifs du système de performance ATM, expliquant que l'automatisation dans les airs et au sol sera pleinement utilisée pour créer un flux de trafic efficient sûr pour toutes les phases de vol;
- 3) Le plan de vol amendé de l'OACI et les formats des messages ATS associés contenus dans le 1^{er} amendement à la 15^{ème} édition du PANS ATM (Doc. 4444 applicable le 15 novembre 2012) ont été conçus pour répondre aux besoins des aéronefs disposant de plus de capacités et aux exigences évolutives des systèmes automatisés de gestion du trafic aérien;
- 4) Les complexités inhérentes aux systèmes informatiques automatisés excluent l'adoption d'une date régionale unique de mise en œuvre et la transition vers le nouveau format de plan de vol va donc intervenir en conformité avec la période de transition annoncée qui est décrite dans ce document.
- 5) Tous les Etats doivent appliquer l'ensemble des dispositions du premier amendement à la 15^{ème} édition du PANS ATM (Doc. 4444 applicable le 15 novembre 2012).
- 6) L'APIRG17 a instauré l'AFI FPLT TF par la Décision 17/61 pour faciliter et guider la transition et la mise en œuvre.

La mise en œuvre AFI des dispositions du 1^{er} amendement du PANS-ATM doit :

- 1) Veiller à ce que tous les Etats et les utilisateurs de l'espace aérien appliquent toutes les dispositions du 1^{er} amendement à partir du 15 novembre 2012, et non quelques aspects choisis de l'amendement ;
- 2) Reconnaître que les Etats, après avoir accompli tous efforts pratiques pour appliquer pleinement toutes les dispositions du 1^{er} amendement, conformément aux directives, sont obligés, au cas où une quelconque dispositions n'a pas été appliquée, d'informer l'OACI avant le 30 juin 2011, de la "différence significative", conformément aux procédures établies de l'OACI et de publier une telle différence dans leur AIP. Cependant, il est possible qu'une telle action ne puisse pas être menée, avant que les acteurs intéressés, notamment les organisations internationales ne puissent avoir la possibilité d'intervenir pour corriger cette "différence significative"

Note: La “différence significative” dans ce contexte ne se rapporte pas aux normes et à l’obligation imposée par l’article 38 de la Convention. Cependant, elle se rapporte aux dispositions de l’annexe 15 de la Convention, notamment dans sa section 4.1, portant sur la publication de différences significatives entre les pratiques de l’Etat et les SARPs et procédures.

- 3) S’assurer qu’à partir du 15 novembre 2012, tous les Etats et les utilisateurs de l’espace aérien acceptent et disséminent les formats du ‘Nouveau’ plan de vol et des messages ATS associés, et que les capacités pour les dispositions du ‘Présent’ plan de vol soient suspendues sur-le-champ.

(**Note :** Dans le contexte de la mise en œuvre, ‘Présent’ évoque les formats existants de la planification des vols et des messages ATS, tels que définis dans la version actuelle du PANS-ATM alors que ‘Nouveau’ a trait aux dispositions amendées contenues dans le 1^{er} amendement du PANS-ATM.)

La transition AFI vers les dispositions du 1^{er} amendement du PANS-ATM doit :

- 1) Respecter les directives régionales données par le FPLT-TF de l’APIRG;
- 2) Préserver la cohérence mondiale dans la mise en œuvre, en fondant dans la mesure du possible, les activités de mise en œuvre sur les Directives 1 à 6 décrites dans les éléments d’orientations de l’OACI qui ont été publiés sous couvert de la lettre aux Etats AN 13/2.1-09/9 du 6 février 2009;
- 3) S’assurer que le FPLT-TF lance une action de coordination pour faciliter l’harmonisation avec les phases de mise en œuvre dans les régions voisines;
- 4) Prendre toutes mesures nécessaires pour s’assurer que les contraintes spécifiques des Etats sont réduites, à défaut d’être éliminées;
- 5) Déclarer une période de transition du 1er janvier 2012 au 14 novembre 2012 avec;
 - Du 1^{er} janvier au 31 mars 2012 - Livraison et essais internes du Software des ANSP,
 - Du 1^{er} avril au 30 juin 2012 - Mise en œuvre par les ANSP et
 - Du 1er juillet au 14 novembre 2012 - Essais et mise en œuvre par les utilisateurs de l’espace aérien.
- 6) Nonobstant le paragraphe 5 ci-dessus, entamer le processus de mise en œuvre dès que possible, sans attendre la période de transition;
- 7) Ne pas appliquer les capacités ‘Nouveau’ par les Etats, avant le démarrage de la période d’essais extérieurs et de mise en œuvre des ANSP.
- 8) Dans la mesure du possible, achever la mise en œuvre des capacités ‘Nouveau’ des ANSP avant la fin de la période d’essais externes et de mise en œuvre des ANSP.
- 9) Conscient du risque encouru par les systèmes automatisés du fait que tous les utilisateurs de l’espace aérien commencent simultanément la mise en œuvre des dispositions ‘Nouveau’ à la date commune de mise en œuvre (15 novembre 2012),

encourager ces utilisateurs à profiter pleinement de leur période d'essais et de mise en œuvre pour bien préparer la phase opérationnelle des systèmes de planification des vols;

- 10) Encourager les Etats (ANSP) et les utilisateurs de l'espace aérien à coordonner les méthodologies adéquates de mise en œuvre, afin d'assurer un bon passage des utilisateurs de l'espace aérien vers les 'Nouvelles' dispositions durant leur période d'essai et de mise en œuvre (i.e. 1er juillet - 14 novembre 2012);
- 11) Encourager les Etats (ANSP) et les utilisateurs de l'espace aérien à entamer immédiatement les préparatifs pour la mise en œuvre les dispositions du 1^{er} amendement, en conformité avec la période annoncée pour la transition et faire le point tous les trimestres, des progrès réalisés aux bureaux régionaux (i.e., janvier, avril, juillet et septembre).
- 12) Exiger des Etats qu'ils informent immédiatement les bureaux régionaux des dates prévues de transition (au plus tard le 30 juin 2011);
- 13) Faire les préparatifs nécessaires, afin d'aménager 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) à la date du 15 novembre 2012; et
- 14) Exiger des Etats qu'ils maintiennent leurs capacités à traiter simultanément les dispositions « Présent » et « Nouveau » (format du plan de vol et messages ATS) de la date d'activation de leurs capacités 'Nouveau' à la fin de la période de transition (i.e. jusqu'au 14 novembre 2012 inclus), date à laquelle les capacités 'Présent' seront suspendues.

APPENDICE B

ATM PERFORMANCE OBJECTIVES

REGIONAL PERFORMANCE OBJECTIVE - IMPLEMENTATION OF THE NEW ICAO FPL PROVISIONS BY 15 NOVEMBER 2012				
Benefits				
Environment Efficiency	<ul style="list-style-type: none"> • reductions in fuel consumption • ability of air navigation service providers to make maximum use of aircraft capabilities • ability of aircraft to conduct flights more closely to their preferred trajectories • facilitate utilization of advanced technologies thereby increasing efficiency • optimized demand and capacity balancing through the efficient exchange of information 			
Safety	<ul style="list-style-type: none"> • enhance safety by use of modern capabilities onboard aircraft 			
Strategy				
Short term (2010-2012)				
ATM OC COMPONENTS	TASKS	TIMEFRAME START-END	RESPONSIBILITY	STATUS
AUO SDM	<ul style="list-style-type: none"> • plan the transition arrangements to ensure that the changes from the current to the new ICAO FPL form occur in a timely and seamless manner and with no loss of service 	2009-June 2011	States	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • ensure that the capabilities of local systems are fully adaptable to the changes envisaged in the new FPL form 	2010	States	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • ensure the ability of FDPS's to parse information correctly to guarantee that misinterpretation of data does not occur 	2010	States	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • analyze each individual data item within the various fields of the new flight plan form, comparing the current values and the new values to verify any issue regarding the provision of service by the flight planning facility itself or downstream units 	2010	States	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • ensure that there are no individual State peculiarities or deviations from the flight plan provisions 	2011	States	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • ensure that the accepting ATS Reporting Office accepts and disseminates all aircraft capabilities and flight intent to all the downstream ACCs as prescribed by the PANS-ATM provisions 	2012	States	Ongoing

	<ul style="list-style-type: none"> • in order to reduce the change of double indications it is important that any State having published a specific requirement(s) which are now addressed by the amendment should withdraw those requirements in sufficient time to ensure that aircraft operators and flight plan service providers, after 15 November 2012, use only the new flight plan indications • inform on the implementation status to the ICAO regional offices on an ongoing basis • keep the Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) up to date based on the information provided by the States 	2010-2012	States	Ongoing
		2010-2012	States	Ongoing
		2010-2012	ICAO Regional Offices	Ongoing
linkage to GPIs	GPI/5 RNAV and RNP (Performance-based navigation) GPI-12 Functional integration of ground systems with airborne system GPI/18 Aeronautical Information			

APPENDICE C

ATM PERFORMANCE OBJECTIVES

NATIONAL PERFORMANCE OBJECTIVE - IMPLEMENTATION OF THE NEW ICAO FPL PROVISIONS BY 15 NOVEMBER 2012				
Benefits				
Environment Efficiency	<ul style="list-style-type: none"> • reductions in fuel consumption • ability of air navigation service providers to make maximum use of aircraft capabilities • ability of aircraft to conduct flights more closely to their preferred trajectories • facilitate utilization of advanced technologies thereby increasing efficiency • optimized demand and capacity balancing through the efficient exchange of information • increase airspace capacity 			
Safety	<ul style="list-style-type: none"> • enhance safety by use of modern capabilities onboard aircraft • enhance the success of SAR operations • generally enable PBN and other advanced navigation capabilities 			
Strategy Short term (2010-2012)				
ATM OC COMPONENT S	TASKS	TIMEFRAME START-END	RESPONSIBILITY	STATUS
AUO SDM	<ul style="list-style-type: none"> • Negotiation and Approval - Acceptance and agreement of the changes to the flight plan form 	May 2010	States	Completed
	<ul style="list-style-type: none"> • Assembly of Focus Team <ul style="list-style-type: none"> ○ Composition of Team ○ Appoint Members ○ Issue Identification ○ 	Until 31 December 2010	States / ANSP's	Complete
	<ul style="list-style-type: none"> • Compilation of Action Plan <ul style="list-style-type: none"> ○ GAP Analysis ○ Identify actions and assign responsibilities ○ Assign Target Dates & Milestones 	Until 31 December 2010	States / ANSP's	Completed

	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain awareness of impact of changes <ul style="list-style-type: none"> ○ Regional task force meetings ○ Regional seminars and workshops ○ National awareness campaigns and stakeholder meetings 			2009
	<ul style="list-style-type: none"> • Solution Production <ul style="list-style-type: none"> - Inventory of ATM Systems. - Audit the inventory of the ATM systems and identify those impacted and the changes required e.g. flight data processing systems (FDPs), AMHS, AFTN, Flight Planning etc - Solution identification - Determine specifications - Solution production - Factory Acceptance testing - Identify actions and assign responsibilities 	Until 31 December 2011	States / ANSP's	Ongoing

	<ul style="list-style-type: none"> • ANSP Implementation • Solution delivery and testing <ul style="list-style-type: none"> - Development - Offline - Training • Identify key translation entry criteria <ul style="list-style-type: none"> - Safety assurance - Training (ongoing beyond Mar 2012) - Documentation production. distribution - Operational interface checks - Transition rehearsals - Transition plans (Document) - Reversion plan development - Operational readiness demonstrations (ORD) <p>(Note this list is far from exhaustive and should be expanded based on the GAP analysis)</p>	February 2011 – 31 Mar 2012	States/ANSP's	Planning of activities to start as soon as possible
	<ul style="list-style-type: none"> • Transition into operations 	1 April 2012 - 30 June 2012	States	
	<ul style="list-style-type: none"> • In order to reduce the change of double indications it is important that any State having published a specific requirement(s) which are now addressed by the amendment should <u>withdraw those requirements</u> in sufficient time to ensure that aircraft operators and flight plan service providers, after 14 November 2012, use only the new flight plan indications <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>withdraw requirements</u> ○ <u>issue notification of withdrawal</u> 	2010-December 2011	States/ANSP's	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • Review SUPPS and align (remove any items which have become obviated by Amendment 1) <ul style="list-style-type: none"> ○ Review Doc 7030 and identify procedures that need action ○ Identify recommendable implementation dates ○ Develop and circulate amendment proposal 	Feb 2011 to June 2012	FPLT TF and Regional Offices	Review to start immediately.
	<ul style="list-style-type: none"> • Inform on the implementation status to the ICAO regional offices on an ongoing basis (Quarterly, at end of each quarter) 	2010-2012	States/ANSP's	Ongoing
	<ul style="list-style-type: none"> • Keep the Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) up to date based on the information provided by the States 	2010-2012	ICAO Regional Offices	Ongoing

	<ul style="list-style-type: none"> Airspace users implementation (Present and New) 	1 July 2012 - 14 November 2012	Airspace users	
	<ul style="list-style-type: none"> Only filing of new flight plans 	15 November 2012 onwards.	States Airspace users	
Linkage to GPs	GPI/5 RNAV and RNP (Performance-based navigation) GPI-12 Functional integration of ground systems with airborne system GPI/18 Aeronautical Information GPI/8 Collaborative Airspace Design and Management			

APPENDICE D

CONVERSION TABLE FOR NEW ITEMS 10 AND 18 TO PRESENT ITEMS 10 AND 18

The following table has used as a basis the attachment to State letter AN 13/2.1 – 09/9 providing **Guidance for implementation of flight plan information to support Amendment 1 of the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, Fifteenth Edition (PANS-ATM, DOC 4444)**.

NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns		
Field 10a	Field 18	Field 10a	Field 18	
COM / NAV	N	N		
	S	VOL		
	SF	S		
	A		Z	NAV/ GBAS
	B		Z	NAV/ LPV
	C		C	
	D		D	
	E1		Z	COM/ E1 RMK/FMC WPR ACARS
	E2		Z	COM/ E2 RMK/DFIS ACARS
	E3		Z	COM/ E3 RMK/PDC ACARS
	F		F	
	G	(NAV/nnnn)	G	(NAV/nnnn)
	H		H	
	I		I	
	J1		J ¹	DAT/ V COM/ J1
	J2		J	DAT/ H COM/ J2
	J3		J	DAT/ V COM/ J3
	J4		J	DAT/ V COM/ J4
	J5		J	DAT/ S COM/ J5
	J6		J	DAT/ S COM/ J6
	J7		J	DAT/ S COM/ J7
	K		K	
	L		L	
	M1		Z	COM/ M1 RMK/INMARSAT
	M2		Z	COM/ M2 RMK/MTSAT
	M3		Z	COM/ M3 RMK/IRIDIUM
	O		O	
	P1-P9	Reserved		
	R	PBN/ A1	R and Z	NAV/ A1 RMK/RNAV10 RNP10
		PBN/ B1	R	NAV/ B1 RMK/RNAV5
		PBN/ B2	R	NAV/ B2 RMK/RNAV5
		PBN/ B3	R	NAV/ B3 RMK/RNAV5
		PBN/ B4	R	NAV/ B4 RMK/RNAV5
PBN/ B5		R	NAV/ B5 RMK/RNAV5	
PBN/ B6		R	NAV/ B6 RMK/RNAV5	
PBN/ C1		R and Z	NAV/ C1 RMK/RNAV2	
PBN/ C2		R and Z	NAV/ C2 RMK/RNAV2	
PBN/ C3	R and Z	NAV/ C3 RMK/RNAV2		
PBN/ C4	R and Z	NAV/ C4 RMK/RNAV2		

¹ In Old format, the DAT/ element is compulsory if 'J' is present in Field 10a. However, the PRESENT DAT/ element can only contain the descriptors 'S', 'H', 'V', 'M'.

NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns		
Field 10a	Field 18	Field 10a	Field 18	
	PBN/ D1	P and R	NAV/ D1 RMK/RNAV1	
	PBN/ D2	P and R	NAV/ D2 RMK/RNAV1	
	PBN/ D3	P and R	NAV/ D3 RMK/RNAV1	
	PBN/ D4	P and R	NAV/ D4 RMK/RNAV1	
	PBN/ L1	R and Z	NAV/ L1 RMK/RNP4	
	PBN/ O1	P, R and Z	NAV/ O1 RMK/RNP1	
	PBN/ O2	P, R and Z	NAV/ O2 RMK/RNP1	
	PBN/ O3	P, R and Z	NAV/ O3 RMK/RNP1	
	PBN/ O4	P, R and Z	NAV/ O4 RMK/RNP1	
	PBN/ S1	G and Z	NAV/ S1 RMK/RNP APCH	
	PBN/ S2	G and Z	NAV/ S2 RMK/RNP APCH BARO VNAV	
	PBN/ T1	G and Z	NAV/ T1 RMK/RNP AR APCH RF	
	PBN/ T2	G and Z	NAV/ T2 RMK/RNP AR APCH	
T		T		
U		U		
V		V		
W		W		
X		X		
Y		Y		
Z	COM/ nnnn	Z	COM/ nnnn	
Z	NAV/ nnnn	Z	NAV/ nnnn	
Z	DAT/ S, H, V, M or DAT/ nnnn	J and Z Z	DAT/ S, H, V, M COM/ nnnn ²	
NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns		
Field 10a	Field 18	Field 10a	Field 18	
SUR/	N	N		
	A	A		
	C	C		
	E		S and D	COM/ E
	H		S	COM/ H
	I		I	
	L		S and D	COM/ L
	P		P	
	S		S	
	X		X	
	B1		D	COM/ B1
	B2		D	COM/ B2
	U1		D	COM/ U1
	U2		D	COM/ U2
	V1		D	COM/ V1
	V2		D	COM/ V2
	D1		D	COM/ D1
	G1		D	COM/ G1

² The NEW definition of DAT/ allows free text, the OLD definition does not. If the NEW DAT/ is compliant with the OLD definition it shall be retained within DAT/ and a 'J' added in Field 10a, if the NEW DAT/ contains free text it shall be translated into COM/.

APPENDICE E**Equipe de travail sur la transition au Plan de vol AFI
Mandat****Mandat:**

- 1) Effectuer une analyse approfondie de l'Amendement 1 à la 15^e édition du PANS ATM (Doc 4444), effectif à partir du 15 novembre 2012, afin d'identifier, étudier et aborder les complexités de la mise en œuvre découlant de l'adoption des dispositions amendées du PANS ATM, Chapitre 4, Chapitre 11, Appendices 2 et 3, relatives au Plan de vol de l'OACI et aux formats de message ATS correspondants;
- 2) Recueillir et analyser des informations sur l'état de mise en œuvre des systèmes de traitement du Plan de vol par les ANSP de la Région AFI, y compris les mesures prises pour améliorer ces systèmes;
- 3) Compte tenu des considérations qui précèdent, et conformément aux dispositions supplémentaires pertinentes de l'OACI et de la Recommandation 6/5 de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8, mettre au point une stratégie et un plan de transition coordonnés pour la Région AFI, comportant des échéances, pour permettre une mise en œuvre coordonnée et méthodique du Plan de vol amendé et des dispositions relatives aux messages ATS figurant dans l'Amendement 1 à la 15^e édition du PANS ATM.
15)
- 4) Revoir périodiquement l'Etat de préparation et proposer de solutions

Considérations:

Dans l'exercice de son mandat, l'Equipe de travail devrait tenir compte, entre autres, des éléments suivants :

- a) Probabilité que les changements apportés dans la Région AFI diffèrent des systèmes en place dans d'autres Régions OACI, ce qui conduira à recommander des mesures régionales compatibles avec les objectifs mondiaux;
- b) Questions inter- et intra- régionales;
- c) Impact sur les messages de coordination entre systèmes (ATS AIDC);
- d) Nécessité que les systèmes qui achèvent tôt la transition soient capables de traiter aussi bien les séries d'instructions actuelles que les nouvelles;
- e) Nécessité que les échanges entre systèmes tiennent compte des capacités d'automatisation différentes afin d'éviter des rejets de messages excessifs;
- f) Mise en place d'un système de gestion de l'information pour surveiller les délais de mise en œuvre pour divers Etats et systèmes;
- g) Gestion des Plans de vol répétitifs;
- h) Implications pour les modes de présentation, notamment les bandes papier ou électronique permettant de suivre la progression des vols;
- i) Impacts pour les utilisateurs (systèmes de planification de vol, etc.);
- j) Retrait progressif des besoins spécifiques des Etats ou des Régions pour assurer la cohérence avec les nouvelles séries d'instructions;

- k) Documents d'orientation de l'OACI existant.

Composition

Membres permanents:

- Spécialistes de l'ATM et experts ingénieurs en matière de systèmes (CNS) provenant des Etats et ANPS de la Région AFI actuellement ou prochainement dotés de systèmes de traitement automatique du Plan de vol;
- ASECNA, IATA, IFALPA, IFATCA.

Note:

L'Afrique du Sud, l'Algérie, le Kenya, le Sénégal et la Tanzanie ont offert leur expertise en leur qualité de membres permanents.

Autres membres

Etats et ANSP de la Région AFI autres que ceux mentionnés ci-dessus.

Les experts provenant d'Etats et d'ANSP hors de la Région AFI qui pourraient être invités par l'Equipe de travail s'ils sont susceptibles de contribuer utilement aux travaux.

Note:

La participation de l'industrie, y compris celle des fournisseurs de systèmes, si nécessaire, se fera sous la responsabilité des délégations des Etats. L'Equipe de Travail peut cependant, inviter toute expertise spécifique détenue par les organisations internationales et par les entités pertinentes au sein de l'industrie aéronautique (y compris les fournisseurs d'équipements) afin de rehausser l'information utile à l'Equipe de travail pour aller de l'avant dans son travail. De telles invitations se feront de manière à exclure toute promotion d'intérêts commerciaux particuliers.

Rapports

L'Equipe de travail fait rapport au Sous-Groupe ATM/AIM/SAR. Toutefois, compte tenu du peu de temps disponible pour la planification et, dans certains cas, pour l'acquisition des systèmes, les informations dont dispose l'Equipe de travail qui pourraient s'avérer utiles pour la planification peuvent, après coordination avec le Secrétaire de l'APIRG, être communiquées aux Etats sans attendre les prochaines réunions du Sous-Groupe AFI ATM/AIM/SAR.

**SUIVI DES CONCLUSIONS & DECISIONS DE LA PREMIERE REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA TRANSITION
VERS LE NOUVEAU PLAN DE VOL (FPLT TF/1)**

Conclusions/Décisions No. Objectifs stratégiques	Titre de la conclusion /décision	Texte de la Conclusion/Décision	Suite à donner	À mener par	Résultats livrables attendus	Dates cibles	Etat d'avancement de la mise en œuvre
PROJET DE CONCLUSION 1/1 A	STRATEGIE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU FORMAT DU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI	<p>Il est conclu que, pour mettre en œuvre le format du NOUVEAU plan de vol de manière progressive et harmonisée :</p> <p>a) La stratégie AFI pour la mise en œuvre du format du NOUVEAU plan de vol de l'OACI est adoptée (voir annexe 3A du rapport sur le point 3 de l'ordre du jour; et</p> <p>b) Les Etats et les usagers sont instamment invités à poursuivre leur planification de mise en œuvre et, sur la base de cette stratégie</p>	<p>Elaborer une stratégie nationale</p> <p>Appliquer la stratégie nationale</p>	<p>Etats</p> <p>Etats</p>	<p>Stratégie nationale</p> <p>Stratégie nationale appliquée</p>	<p>2010</p> <p>2010-2012</p>	<p>Terminé</p> <p>En cours</p>
PROJET DE DECISION 1/2 A	MANDAT REVISE DE L'EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA TRANSITION VERS LE NOUVEAU PLAN DE VOL (FPLT TF)	Il est décidé que, pour permettre au FPLT-TF de faire son travail, Le mandat de l'Equipe de travail est ainsi révisé (voir annexe B du rapport sur le point 4 de l'ordre du jour).	Donner de l'effet au mandat	FPLT TF	Mandat du FPLT révisé	2010-2012	En cours

Note 1: L'OACI a défini les objectifs stratégiques suivants pour la période 2011-2012-2013

A: Sécurité : Renforcer la sécurité de l'aviation civile dans le monde;

B: Sûreté: Renforcer la sûreté de l'aviation civile dans le monde;

C: Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien : Encourager un développement harmonisé et économiquement viable de l'aviation civile internationale qui ne nuit pas trop à l'environnement.