

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE



RAPPORT DE LA
Réunion des Partenaires RVSM
(Réunion sur la Décision de Lancement/Ajournement du RVSM)
(Dakar 18 – 19 Novembre 2004)

Préparé par la Réunion des Partenaires RVSM

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent, de la part de l'OACI, aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes, zones, ainsi que les frontières ou limites de ces territoires.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PREMIÈRE PARTIE – HISTORIQUE DE LA REUNION	1
Introduction	1
Bureau et Secrétariat	1
Participation.....	1
Langue de Travail	1
Ordre du jour	2
Conclusions	3
DEUXIEME PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS INSCRITS A L'ORDRE DU JOUR.....	9
Point 1 de l'Ordre du jour.....	9
Point 2 de l'Ordre du jour.....	9
Point 3 de l'Ordre du jour.....	14
Point 4 de l'ordre du jour	15

APPENDICES

APPENDICE A :	Liste des Participants
APPENDICE B :	Stratégie/Plan d'Action RVSM Actualisé
APPENDICE C :	Politique Nationale de Sécurité RVSM AFI
APPENDICE D :	Plan National de Sécurité RVSM
APPENDICE E :	Evaluation des Apprêtages RVSM au Niveau des Etats

PRÉMIÈRE PARTIE - HISTORIQUE DE LA REUNION

1. Introduction

1.1 La réunion des Partenaires RVSM de la région AFI s'est tenue du 18 au 19 Novembre 2004 à Dakar sur convocation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et comme suite à la conclusion 14/21 de la quatorzième réunion de l'APIRG.

1.2 La cérémonie d'ouverture a été dirigée par Mr. A. MENSAH , Directeur Adjoint du Bureau Régional de l'OACI pour l'Afrique Occidentale et Centrale (WACAF). Il a souligné que des études préliminaires étaient nécessaires et qu'elles devraient être effectuées avant la mise en œuvre des procédures RVSM requises pour accroître ou améliorer la capacité d'un espace aérien donné dans le but de satisfaire la demande de trafic en augmentation sans cesse croissante. Il a fait remarquer que la cinquième réunion de l'Equipe de Travail RVSM avait procédé à un examen complet de la stratégie et du plan d'action RVSM en tenant compte des mesures déjà prises par les Etats et les Partenaires intéressés conformément à ladite stratégie. Il a insisté sur la nécessité selon la quelle les Partenaires avaient l'obligation d'examiner et avaliser les conclusions de la cinquième réunion de l'Equipe de Travail RVSM. Il a également rappelé la conclusion 14/21 d'APIRG/14 relative à l'élaboration d'une stratégie et d'un plan d'action RVSM calqué sur des dates spécifiques. Il a, enfin, souhaité aux participants de tenir des délibérations fructueuses visant à accroître le niveau de sécurité de la navigation aérienne dans la région.

2. Bureau et Secrétariat

2.1 Monsieur S. MACHOBANE, Commissaire de l'Aviation Civile en Afrique du Sud, a été nommé modérateur de la réunion.

2.2 Monsieur Apolo Kharuga, Expert Régional en Gestion du Trafic Aérien (ATM) du Bureau ESAF de l'OACI, a servi en qualité de Secrétaire de la réunion. Il était assisté, dans cette tâche, par Mr. Ibrahim Usman AUYO et Mr. Konan BROU, Experts Régionaux ATM au Bureau de l'OACI à Dakar, ainsi que par Mr. Vic Van Der Westhuizen, Expert du Programme RVSM auprès de l'OACI.

3. Participation

3.1 58 délégués représentant 22 Etats Contractants et 8 Organisations Internationales (à savoir l'AFRAA, l'ALTRAN, l'ARMA, l'ASECNA, l'IATA, l'IFALPA , l'IFATCA et JEPPESEN) ont participé aux travaux de la réunion. La liste des participants figure sur l'**Appendice A** du présent rapport.

4. Langue de Travail

4.1 Les travaux de la réunion se sont déroulées en Anglais uniquement.

5. Ordre du Jour

5.1 L'ordre du jour suivant a été adopté pour la réunion.

Point 1 de l'ordre du jour : Examen et suivi des conclusions de la cinquième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP.

Point 2 de l'ordre du jour : Examen du Programme de mise en œuvre du RVSM AFI.

Point 3 de l'ordre du jour : Examiner/actualiser la stratégie et le plan d'action RVSM

Point 4 de l'ordre du jour : Divers

6. □ Conclusions

6.1 La réunion a dressé le bilan de ses actions sous forme de conclusions.

Résumé des Conclusions

Numéro	Titre
Conclusion 5/1	<p>Données sur l'Evaluation de la Sécurité</p> <p>Il est conclu que les Etats continueront à fournir à l'Agence ARMA les données requises pour permettre de procéder à l'évaluation de la sécurité RVSM. Ces données devront être communiquées mensuellement et seront déployées initialement sur une période de huit (8) mois à compter du 1 Novembre 2004.</p>
Conclusion 5/2	<p>Coordination Civile/Militaire</p> <p>Il est conclu que, pour s'assurer que le RVSM sera mis en œuvre de manière sûre et coordonnée, les Etats veilleront à ce que les Autorités de l'Aviation Militaire soient impliquées pleinement dans le processus de planification et de mise en œuvre du système.</p>
Conclusion 5/3	<p>Nomination du Superviseur du Programme RVSM National</p> <p>Il est conclu que les Etats fournisseurs de service qui ne l'ont pas encore fait procèdent, le plus tôt possible, à la nomination d'un superviseur du programme RVSM au niveau national qui sera responsable d'assurer que le mécanisme approprié a été mis en place en vue d'une mise en œuvre sûre du programme RVSM et servira également de point principal de référence qu'il conviendra de contacter.</p>
Conclusion 5/4	<p>Comptes Rendus de Données de Surveillance et/ou Conduite de l'Evaluation de la Sécurité</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tous les Etats mettent en place des procédures de transmission, à l'Agence de surveillance, des données, incidents et conditions nécessaires pour faire les calculs du risque de collision préalablement à la mise en œuvre du RVSM. Ces données inclueront, mais ne seront pas nécessairement limitées à : <ul style="list-style-type: none"> i) des écarts d'altitude de 300 ft ou plus. ii) le nombre total de mouvements IFR par mois. iii) la moyenne du temps passé par mouvement dans la plage de niveaux de vol compris entre FL 290 et FL 410. iv) les défaillances de coordination ATC v) la turbulence

Numéro	Titre
	<ul style="list-style-type: none"> vi) les données de trafic b) tous les Etats établissent des procédures de rendre compte, à l'Agence de surveillance AFI, des incidents, données et conditions nécessaires pour effectuer les calculs du risque de collision, qui constituent un préalable de mise en œuvre du RVSM ; c) le GMU sera utilisé pour la surveillance d'altitude dans la région AFI sous la coordination de l'Agence ARMA.
Conclusion 5/5	<p>Mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tous les travaux préparatoires sur la mise en œuvre du RVSM (sécurité, évaluation, formation) soient entrepris en tenant compte de la plage de niveaux de vol FL 290 à FL 410 inclus ; b) La date du 20 Janvier 2005 qui avait été initialement préconisée pour la mise en œuvre du RVSM soit reculée d'une année afin de faciliter la tâche des Etats et des Exploitants en ce qui concerne l'achèvement de leur stratégie/plan d'action ; c) La mise en œuvre du RVSM soit harmonisée et coordonnée aussi bien à l'intérieur de la région AFI qu'au niveau des régions adjacentes.
Conclusion 5/6	<p>Formation du Personnel Impliqué dans la Mise en œuvre du RVSM</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) des séminaires soient organisés dans la région en vue de la formation du personnel ATS dans le domaine RVSM ; b) les Etats ayant rencontré des difficultés de mettre en œuvre le programme RVSM devraient, individuellement ou en groupe, explorer les possibilités d'obtenir une assistance extérieure. c) des cours d'instruction sur le tas soient dispensés en vue d'accélérer le processus de formation du personnel.

Numéro	Titre
Conclusion 5/7	<p>Eléments indicatifs sur l'homologation de la navigabilité et de l'exploitation</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Les Etats de la Région AFI soient invités à incorporer dans leur législation et règlements nationaux le processus d'homologation de la navigabilité des aéronefs et des exploitants désireux de voler dans l'espace aérien RVSM sur base des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI, Première Partie, Chapitre 7, Paragraphe 7.2.3 et des éléments indicatifs contenus dans le Feuilleton du Guide Temporaire (TGL) No.6 de la JAA.</p>
Conclusion 5/8	<p>Application de la législation nationale</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Les Etats qui ne l'ont pas encore fait prennent des mesures appropriées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) publier, d'urgence, une circulaire d'information aéronautique (AIC) mettant les usagers au courant de l'intention des autorités de ces Etats de mettre en œuvre le RVSM ; b) incorporer au sein de leur législation nationale (AIPs) des éléments indicatifs sur la certification et l'homologation de l'exploitation.
Conclusion 5/9	<p>Amendement du Doc 7030 de l'OACI</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>L'OACI procède le plus tôt possible au traitement de la proposition d'amendement du Doc 7030 (Procédures Complémentaires Régionales AFI) aux fins d'y inclure les dispositions relatives à la mise en œuvre du RVSM.</p>
Conclusion 5/10	<p>Financement du Programme de mise en œuvre du RVSM</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Des allocations budgétaires soient accordées aux Gouvernements Nationaux, aux instances de régulation, aux exploitants d'aéronefs, aux fournisseurs de services et autres partenaires pour l'acquisition d'équipements et l'accomplissement d'autres activités nécessaires afin de s'assurer que toutes les exigences ont été remplies à temps en vue d'une mise en œuvre sécurisante du RVSM dans la Région AFI.</p>

Numéro	Titre
Conclusion 5/11	<p>Stratégie et Plan d'Action RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que la stratégie et le plan d'action RVSM qui figurent dans l'Appendice B de ce rapport soit distribués aux Etats pour la suite appropriée.</p>
Conclusion 5/12	<p>Enquête sur l'état d'avancement des apprêtages des aéronefs et des exploitants</p> <p>Il est conclu que la situation d'apprêtage RVSM des aéronefs et des exploitants soit actualisée et présentée à la sixième réunion de l'Equipe de Travail (RVSM/RNAV/RNP/TF/6) pour considération.</p>
Conclusion 5/13	<p>Surveillance des Ecart d'Altitude</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'OACI invite l'Algérie, l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cap Vert, l'Egypte, l'œuvre, le Ghana, le Kenya, le Nigéria, la Tanzanie et la Tunisie à établir, dans les centres de contrôle régional (ACC) équipés du radar, un organe chargé de la surveillance des écarts d'altitude des aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI ; b) les données évoquées au point a) ci-dessus soient transmises à la RMA AFI pour la suite appropriée.
Conclusion 5/14	<p>Organisation de l'espace aérien AFI en fonction de l'espace RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que le Sous-Groupe ATS d'APIRG examine la possibilité d'inclure, parmi ses propres tâches, la question relative à la restructuration de l'espace aérien AFI, eu égard à l'introduction du système RVSM dans la région.</p>
Conclusion 5/15	<p>Campagne de Sensibilisation</p> <p>Il est conclu que les activités de sensibilisation des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile, par les Directeurs des Bureaux Régionaux de l'OACI et de l'IATA, à l'importance du système RVSM et au besoin de sa mise en œuvre le plus tôt possible dans la région AFI, bénéficient d'une certaine priorité à l'occasion des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.</p>

Numéro	Titre
Conclusion 5/16	<p>Politique Nationale de Sécurité RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que les Etats accélèrent la publication de leur politique nationale de sécurité et que le contenu de la publication soit calqué sur le modèle présenté en Appendice C du rapport.</p>
Conclusion 5/17	<p>Plan National de Sécurité RVSM</p> <p>Il est conclu que les Etats accélèrent la publication de leur plan national de sécurité RVSM et veillent à ce que son contenu soit inspiré du modèle présenté en Appendice D de ce rapport.</p>
Conclusion 5/18	<p>Procédures de Décalage Stratégique Latéral</p> <p>Il est conclu que le Sous-Groupe ATS de l'APIRG consacre des discussions à la question relative aux procédures de décalage stratégique latéral en tenant compte des travaux effectués à ce sujet par le Groupe d'Experts SASP de l'OACI.</p>
Conclusion 5/19	<p>Evaluation du Niveau d'Apprêtage des Etats</p> <p>Il est conclu que l'OACI insistera auprès des Etats qui ne l'ont pas encore fait pour dévoiler l'information sur leur situation d'apprêtage RVSM en utilisant le formulaire que constitue l'Appendice E du présent rapport.</p>
Conclusion 5/20	<p>Echange de Données RVSM de l'ASECNA</p> <p>Il est conclu que l'organe sous-régional de contrôle RVSM de l'ASECNA (Agence pour la sécurité de la Navigation Aérienne) fasse parvenir à l'ARMA les données RVSM recueillies au niveau des Etats membres de l'Agence.</p>
Conclusion 5/21	<p>Echange de Données RVSM</p> <p>Il est conclu que les Etats achemineront, mensuellement et en temps utile, les données RVSM à l'Agence ARMA.</p>
Conclusion 5/22	<p>Réunions d'Evaluation du Risque Fonctionnel RVSM</p> <p>Il est conclu que l'Agence ARMA prenne des arrangements en vue d'organiser deux sessions d'évaluation du risque fonctionnel (FHA) bien avant le mois de Mars 2005.</p>
Conclusion 5/23	<p>Evaluation du Risque Fonctionnel (FHA)</p> <p>Il est conclu que l'Agence ARMA fournisse à l'OACI les données sur l'évaluation du risque fonctionnel (FHA) ainsi que sur tous les objectifs et prescriptions de sécurité aux fins de leur intégration dans le dossier sécurité qui doit être établi préalablement à la mise en œuvre du RVSM AFI.</p>

Numéro	Titre
Conclusion 5/24	Evaluation du Risque de Collision (CRA) Il est conclu que l'Agence ARMA communique à l'OACI les données sur l'évaluation du risque de collision (CRA) en vue de leur inclusion dans le dossier sécurité, celui-ci devant être élaboré préalablement à la mise en œuvre du RVSM AFI.
Conclusion 5/25	Continuation de Fonctionnement du Bureau du Programme RVSM Il est conclu que le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO) poursuive ses activités jusqu'à ce que les affaires en rapport avec le dossier sécurité élaboré pour la mise en œuvre du RVSM soient conclues.

DEUXIEME PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L’ORDRE DU JOUR**Point 1 de l’ordre du jour: Examen et suivi des conclusions de la Cinquième Réunion de l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP**

1.1 Sous ce point de l’ordre du jour, la réunion a pris note des conclusions de la cinquième réunion de l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP. La réunion des Partenaires a procédé à l’examen complet de toutes les conclusions en y apportant des amendements appropriés et les a ratifiées. Les conclusions en question figurent dans la Première Partie du présent rapport.

Point 2 de l’ordre du jour : Examen du Programme de Mise en œuvre du RVSM

2.1 Au cours de la réunion, plusieurs notes de travail relatives au programme de mise en œuvre du RVSM ont été présentées et discutées. Ces notes portaient essentiellement sur les sujets suivants :

- état du programme de mise en œuvre du minimum RVS dans la région AFI ;
- état de l’Agence de surveillance RVSM de la région AFI (ARMA) ;
- évaluation du risque de collision (CRA) ;
- évaluation de l’état des apprêtages RVSM AFI ;
- méthodologie d’évaluation du risque fonctionnel (FHA) ;
- rapport sur l’état actuel FHA.

2.2 La réunion a procédé à un échange d’idées sur chacun des points mentionnés ci-dessus est arrivée à la formulation de 24 conclusions dont le texte complet est reproduit ci-après :

Conclusion 5/1 - Données sur l’Evaluation de la Sécurité

Il est conclu que les Etats continueront à fournir à l’Agence ARMA les données requises pour permettre de procéder à l’évaluation de la sécurité RVSM. Ces données devront être communiquées mensuellement et seront déployées initialement sur une période de huit (8) mois à compter du 1 Novembre 2004.

Conclusion 5/2 - Coordination Civile/Militaire

Il est conclu que, pour s’assurer que le RVSM sera mis en œuvre de manière sûre et coordonnée, les Etats veilleront à ce que les Autorités de l’Aviation Militaire soient impliquées pleinement dans le processus de planification et de mise en œuvre du système.

Conclusion 5/3 - Nomination du Superviseur du Programme RVSM National

Il est conclu que les Etats fournisseurs de service qui ne l'ont pas encore fait procèdent, le plus tôt possible, à la nomination d'un superviseur du programme RVSM au niveau national qui sera responsable d'assurer que le mécanisme approprié a été mis en place en vue d'une mise en œuvre sûre du programme RVSM et servira également de point principal de référence qu'il conviendra de contacter.

Conclusion 5/4 - Comptes Rendus de Données de Surveillance et/ou Conduite de l'Evaluation de la Sécurité

Il est conclu que :

- a) tous les Etats mettent en place des procédures de transmission, à l'Agence de surveillance, des données, incidents et conditions nécessaires pour faire les calculs du risque de collision préalablement à la mise en œuvre du RVSM. Ces données inclueront, mais ne seront pas nécessairement limitées à:
 - (i) des écarts d'altitude de 300 ft ou plus.
 - (ii) le nombre total de mouvements IFR par mois.
 - (iii) la moyenne du temps passé par mouvement dans la plage de niveaux de vol compris entre FL 290 et FL 410.
 - (iv) les défaillances de coordination ATC
 - (v) la turbulence
 - (vi) les données de trafic
- b) tous les Etats établissent des procédures de rendre compte, à l'Agence de surveillance AFI, des incidents, données et conditions nécessaires pour effectuer les calculs du risque de collision, qui constituent un préalable de mise en œuvre du RVSM;

2.3 le GMU sera utilisé pour la surveillance d'altitude dans la région AFI sous la coordination de l'Agence ARMA.

Conclusion 5/5 - Mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI

Il est conclu que :

- a) Tous les travaux préparatoires sur la mise en œuvre du RVSM (sécurité, évaluation, formation) soient entrepris en tenant compte de la plage de niveaux de vol FL 290 à FL 410 inclus;
- b) La date du 20 Janvier 2005 qui avait été initialement préconisée pour la mise en œuvre du RVSM soit reculée d'une année afin de faciliter la tâche des Etats et des Exploitants en ce qui concerne l'achèvement de leur stratégie/plan d'action;

- c) La mise en œuvre du RVSM soit harmonisée et coordonnée aussi bien à l'intérieur de la région AFI qu'au niveau des régions adjacentes.

Conclusion 5/6 - Formation du Personnel Impliqué dans la Mise en œuvre du RVSM

Il est conclu que :

- a) des séminaires soient organisés dans la région en vue de la formation du personnel ATS dans le domaine RVSM;
- b) les Etats ayant rencontré des difficultés de mettre en œuvre le programme RVSM devraient, individuellement ou en groupe, explorer les possibilités d'obtenir une assistance extérieure ;
- c) des cours d'instruction sur le tas soient dispensés en vue d'accélérer le processus de formation du personnel.

Conclusion 5/7 - Eléments indicatifs sur l'homologation de la navigabilité et de l'exploitation

Il est conclu que :

Les Etats de la Région AFI soient invités à incorporer dans leur législation et règlements nationaux le processus d'homologation de la navigabilité des aéronefs et des exploitants désireux de voler dans l'espace aérien RVSM sur base des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI, Première Partie, Chapitre 7, Paragraphe 7.2.3 et des éléments indicatifs contenus dans le Feuilleton du Guide Temporaire (TGL) No.6 de la JAA.

Conclusion 5/8 - Application de la législation nationale

Il est conclu que :

Les Etats qui ne l'ont pas encore fait prennent des mesures appropriées pour :

- a) publier, d'urgence, une circulaire d'information aéronautique (AIC) mettant les usagers au courant de l'intention des autorités de ces Etats de mettre en œuvre le RVSM;
- b) incorporer au sein de leur législation nationale (AIPs) des éléments indicatifs sur la certification et l'exploitation.

Conclusion 5/9 Amendement du Doc 7030 de l'OACI

Il est conclu que l'OACI procède le plus tôt possible au traitement de la proposition d'amendement du Doc 7030 (Procédures Complémentaires Régionales AFI) aux fins d'y inclure les dispositions relatives à la mise en oeuvre du RVSM.

Conclusion 5/10 - Financement du Programme de mise en oeuvre du RVSM

Il est conclu que :

Des allocations budgétaires soient accordées aux Gouvernements Nationaux, aux instances de régulation, aux exploitants d'aéronefs, aux fournisseurs de services et autres partenaires pour l'acquisition d'équipements et l'accomplissement d'autres activités nécessaires afin de s'assurer que toutes les exigences ont été remplies à temps en vue d'une mise en oeuvre sécurisante du RVSM dans la Région AFI.

Conclusion 5/11 - Stratégie et Plan d'Action RVSM AFI

Il est conclu que la stratégie et le plan d'action RVSM qui figurent dans l'Appendice B de ce rapport soit distribués aux Etats pour la suite appropriée.

Conclusion 5/12 - Enquête sur l'état d'avancement des apprêtages des aéronefs et des exploitants

Il est conclu que la situation d'apprêtage RVSM des aéronefs et des exploitants soit actualisée et présentée à la sixième réunion de l'Equipe de Travail (RVSM/RNAV/RNP/TF/6) pour considération.

Conclusion 5/13 - Surveillance des Ecart d'Altitude

Il est conclu que :

- a) l'OACI invite l'Algérie, l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cap Vert, l'Egypte, l'Espagne, le Ghana, le Kenya, le Nigéria, la Tanzanie et la Tunisie à établir, dans les centres de contrôle régional (ACC) équipés du radar, un organe chargé de la surveillance des écarts d'altitude des aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI;
- b) les données évoquées au point a) ci-dessus soient transmises à la RMA AFI pour la suite appropriée.

Conclusion 5/14 - Organisation de l'espace aérien AFI en fonction de l'espace RVSM AFI

Il est conclu que le Sous-Groupe ATS d'APIRG examine la possibilité d'inclure, parmi ses propres tâches, la question relative à la restructuration de l'espace aérien AFI, eu égard à l'introduction du système RVSM dans la région.

Conclusion 5/15 - Campagne de Sensibilisation

Il est conclu que les activités de sensibilisation des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile, par les Directeurs des Bureaux Régionaux de l'OACI et de l'IATA, à l'importance du système RVSM et au besoin de sa mise en oeuvre le plus tôt possible dans la région AFI, bénéficient d'une certaine priorité à l'occasion des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.

Conclusion 5/16 - Politique Nationale de Sécurité RVSM AFI

Il est conclu que les Etats accélèrent la publication de leur politique nationale de sécurité et que le contenu de la publication soit calqué sur le modèle présenté en Appendice C du rapport.

Conclusion 5/17 - Plan National de Sécurité RVSM

Il est conclu que les Etats accélèrent la publication de leur plan national de sécurité RVSM et veillent à ce que son contenu soit inspiré du modèle présenté en Appendice D de ce rapport.

Conclusion 5/18 - Procédures de Décalage Stratégique Latéral

Il est conclu que le Sous-Groupe ATS de l'APIRG consacre des discussions à la question relative aux procédures de décalage stratégique latéral en tenant compte des travaux effectués à ce sujet par le Groupe d'Experts SASP de l'OACI.

Conclusion 5/19 - Evaluation du Niveau d'Apprêtage des Etats

Il est conclu que l'OACI insistera auprès des Etats qui ne l'ont pas encore fait pour dévoiler l'information sur leur situation d'apprêtage RVSM en utilisant le formulaire que constitue l'Appendice E du présent rapport.

Conclusion 5/20 - Echange de Données RVSM de l'ASECNA

Il est conclu que l'organe sous-régional de contrôle RVSM de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne) fasse parvenir à l'ARMA les données RVSM recueillies au niveau des Etats membres de l'Agence.

Conclusion 5/21 - Echange de Données RVSM

Il est conclu que les Etats achemineront, mensuellement et en temps utile, les données RVSM à l'Agence ARMA.

Conclusion 5/22 - Réunions d'Evaluation des Risques Fonctionnels RVSM

Il est conclu que l'Agence ARMA prenne des arrangements en vue d'organiser deux sessions d'évaluation du risque fonctionnel (FHA) bien avant le mois de Mars 2005.

Conclusion 5/23 - Evaluation du Risque Fonctionnel (FHA)

Il est conclu que l'Agence ARMA fournisse à l'OACI les données sur l'évaluation du risque fonctionnel (FHA) ainsi que sur tous les objectifs et prescriptions de sécurité aux fins de leur intégration dans le dossier sécurité qui doit être établi préalablement à la mise en œuvre du RVSM AFI.

Conclusion 5/24 - Evaluation du Risque de Collision (CRA)

Il est conclu que l'Agence ARMA communique à l'OACI les données sur l'évaluation du risque de collision (CRA) en vue de leur inclusion dans le dossier sécurité, celui-ci devant être élaboré préalablement à la mise en œuvre du RVSM AFI.

Point 3 de l'ordre du jour: Examen de la Stratégie et du Plan d'Action RVSM

3.1 La réunion a rappelé qu'en prenant note de la conclusion 14/21 de la quatorzième réunion du Groupe Régional de Planification et de Mise en oeuvre dans la région AFI (APIR/14), la Commission de Navigation Aérienne (ANC) de l'OACI avait exprimé de l'inquiétude par suite du fait que le RVSM exigeait un processus de mise en oeuvre sophistiqué et a invité les Etats à surveiller le processus de leur préparation et à prêter toute l'assistance possible jusqu'à ce que le niveau acceptable de sécurité soit atteint et puisse être maintenu.

3.2 La réunion a noté que l'ANC avait insisté sur la fourniture des services ATC ainsi que sur la nécessité des installations et services CNS qui constituent une condition sine qua non pour la mise en œuvre du RVSM. L'ANC exige par ailleurs que le dossier sécurité soit établi et approuvé en vue de la mise en œuvre du RVSM.

3.3 La réunion est convenue que la mise en oeuvre du RVSM AFI devrait être poursuivie d'une manière pragmatique et dans tous ses détails en suivant les étapes échelonnées dans la stratégie et le plan d'action révisés. La réunion a admis que la stratégie et le plan d'action soient examinés à chacune des réunions de l'Equipe de Travail programmées avant que la décision sur le lancement/retard de la mise en oeuvre du RVSM ne soit prise.

3.4 Par ailleurs, la réunion a marqué son accord pour que la stratégie et le plan d'action révisés (**Appendice B**), la politique de sécurité AFI (**Appendice C**), le plan national de sécurité (**Appendice D**), ainsi que l'évaluation des apprêtages RVSM des Etats soient distribués aux Etats pour la suite appropriée.

3.5 La réunion a déploré la lenteur avec laquelle les Etats donnaient suite au plan d'action établi pour la mise en oeuvre du RVSM dans la région. Il a été estimé qu'il était nécessaire que cette affaire soit portée à l'attention des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile.

Point 4 de l'ordre du jour: Divers

Continuation de Fonctionnement du Bureau du Programme RVSM (ARPO)

4.1 La réunion a estimé qu'on ne tirerait aucun profit en mettant un terme au projet entrepris par le Bureau ARPO. Il a été recommandé fermement que le projet ARPO poursuive ses activités jusqu'à ce que toute la documentation PISC soit parachevée par l'expert titulaire du programme et, à cet égard, la conclusion suivante a été adoptée :

Conclusion 5/25 - Continuation de Fonctionnement du Bureau du Programme RVSM

Il est conclu que le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO) poursuive ses activités jusqu'à ce que les affaires en rapport avec le dossier sécurité élaboré pour la mise en œuvre du RVSM soient conclues.

Lieu et date de la réunion RVSM/RNAV/RNP/TF/5 et de la réunion de coordination des Partenaires RVSM

4.2 La réunion a pris note du fait que la prochaine réunion de l'Equipe de Travail (RVSM/RNAV/RNP/TF/6) serait tenue du 3 au 4 Mai 2005, tandis que la réunion RVSM/RNAV/RNP/TF/7 aurait lieu du 8 au 9 Août 2005 et que la réunion RVSM/RNAV/RNP/TF/8 se tiendrait du 10 au 14 Octobre 2005 conjointement avec la réunion de coordination des Partenaires RVSM.

- - - - -

**Réunion des Partenaires RVSM
(Réunion sur la Décision de Lancement/Ajournement du RVSM)**

LISTE DES PARTICIPANTS

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
ALGERIA	ALILI Smaïl	ENNA	DENA – Route de Cherarba Oued Smar B.P. 70 D Dar-El-Beida – Alger-Algeria Tel: 021 67 21 30 Fax 021 67 21 30 e.mail: cralger@caramail.com
	DJATOUF ABDELOUAHAB	ENNA/ DACM	DENA – Route de Cherarba Oued Smar B.P. 70 D Dar-El-Beida – Alger-Algeria Tel: 00 213 21 67 73 95 Fax :00 213 21 67 73 95 e-mail : dena.dca@enna.dz
	ZOUAOUI Omar	ENNA	DENA – Route de Cherarba Oued Smar B.P. 70 D Dar-El-Beida – Alger-Algeria Tel: 00 213 21 67 21 30 Fax :00 213 21 67 21 30
ANGOLA	HERMENEGILDO J.Vieira Fernandes	Flight Operation management – SONAIR	Luanda International Airport „4 Fevereiro“ Tel: 00244 2 633958 / 00244 633570/ 0024491206670 e.mail: hermenegildo.fernand@sonangol.co.ao Fax: 00244 2633958 / 00244 2321995
	ANTONIO DE JESUS Rafael Neto	Flight Operations Management - SONAIR	Luanda International Airport „4 de Fevereiro“ Tel: 00244 091 35 00 70 / 00244 092 30 77 95 Fax: 00244 263 39 58 / 00244 23 21 995 e.mail : rafael.neto@sonangol.co.ao .
	JOAQUIM ALBINO Dias	Flight Operations/Angolan Air Force 1 base AEREA N°1	Tel: 00244 91 217742

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
	DULCE CACHIMBOMBO Manuel	Chief Depart. ENANA	Aeroporto International “4 de Fevereiro” DNAV P.O. Box 841 Luanda Tel : 244 2 535126 / 244 91207559 Fax: 00244 2351267 e.mail : dulcecachimbombo@yahoo.com.br
CAMEROON	MANGA FOU DA Fidèle	Director of Air navigation Cameroon Civil Aviation Authority	P.O.B.: 6998 Yaounde –Cameroon Tel: 237 952 52 14 Fax: 237 230 33 62 e-mail: mangaff@yahoo.fr
	NGONO ELOUNAOU Leopoldine	RVSM Manager Cameroon Civil Aviation Authority	P.O.B.: 6998 Yaounde –Cameroon Tel: 00237 230 30 90 Fax: 00237 230 33 62 e-mail: n-eloundou@yahoo.com
	BERNARDA DE PAIVA Henrique	ENANA – Air Traffic Controller	Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” DNAV CP 841 Tel: 00 244 351267 Fax: 00244 351267 e.mail dinahenrique@hotmail.com
EGYPT	ABODOH EL SAYED MOHAMED	Civil Aviation – NANS (CANC) Cairo Airport - Egypt National Air Navigation System	Tel: 00 202 265 78 83 / 00 202 265 46 89 Fax: 00 202 637 39 50 e-mail : abodoh.hotmail.com
	IBRAHIM M HASSAN Melouk	Civil Aviation – National Air Navigation System Company (C) NANS (CANC) Cairo Airport - Egypt	Tel: 00 202 265 78 83 / 00 202 265 46 89 Fax: 00 202 637 39 50 e.mail : emelouk@53hotmail.com
	MOHAMED Soliman	Egyptian Civil Aviation Authority	Ministry of Civil Aviation 6 th Floor, Cairo Airport Road Tel: + 202 2685283 e.mail : md-Soliman@hotmail.com
ERITREA	GETACHEW Bekuretsion	Director Air Navigation Division	P.O. Box 252 - Asmara – Eritrea Tel: 291 1 127222 Fax: 291 1 124334 e.mail: gbekuretsion2003@yahoo.com
	GOITOM Tesfayonnas	Director Flight Standards DIU	Asmara P.O. Box 252 Tel : 12 66 42 / 12 30 90 Fax : 12 43 34
GAMBIA	SULAYMAN J. JABANG	ATS Manager	Air Traffic Control GCAA Banjul International Airport PMB 285 Banjul Tel : 220 447 27 30/ 220 447 27 37 Fax: 220 447 21 90 e-mail: junkung78@hotmail.com

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
GUINEA	ABDOUL KARIM TOURE	Chef Tour de contrôle Agence Navigation Aérienne (ANA)	A.N.A – B.P. 3025 -République de Guinée Tel : 00 224 46 18 61 Fax : 00 224 46 18 61
	MAURICE BANGOURA	Chef Circulation aérienne Agence Navigation Aérienne (ANA)	A.N.A – B.P. : 3025 -République de Guinée Tel : 00 224 46 18 61 Fax : 00 224 46 18 61
KENYA	HENRY DANIEL OCHIENG	Manager A N S - JKIA	JKIA – Nairobi P.O. Box 19031 – Nairobi – Kenya Tel : 254020824719/Cell Phone 0733-864331)
MADAGASCAR	RAMANANJANAHARY Bako Alain	Coordonnateur National RVSM	B.P. 4414 Antananarivo 101 Tel: 261 20 2244757 Fax: 261 20 2248400 e.mail : bako.al@aem.mg
MALAWI	DIXIE DP Kwatani	Senior Air Traffic Control Officer Department of Civil Aviation	P/ BAG B311, Lilongwe 3, Malawi Tel: 00 265 (0) 1 77 05 77 Fax: 00 265 (0) 1 77 49 86 e.mail: aviationhq@malawi.net
MOZAMBIQUE	ERNESTO DOS SANTOS MANHICA Junior	Air Traffic Controller	Aeropostos de Mocambique e.i. Tel : 00258 - 1- 46 53 75/6 Fax : 00258 - 1- 46 57 83 e.mail : admdtel@tropical.co.mz
NETHERLANDS	G. MOEK	Scientist	NLR – P.O. Box: 90502 1006 BM Amsterdam – The Netherlands Tel: + 31 20 5113464 Fax: + 3120 511 3210 e.mail: moek@nlr.nl
NIGERIA	ABAH Patrick Olisamedue	Air Traffic Control Operations Manager	NAMA Murtala Moh'd Airport – Ikeja - Lagos Tel : 01-4 745516 / 01-4733997
	ANUSONWU Godwin Chinyere	Air Traffic Operations Manager/ National programme Manager	Kano Area Control Centre (ACC) Malam Aminu Kano Int'l Airport – Kano Tel: 234 064 633162 / 234 080 44123719 Fax: 234 064 633162 / 632 254 e.mail : anusonwugc@yahoo.com

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
	ADEBIYI Popoola	General manager (Airspace Standard)	NCAA Hqs, M.M. Int. Airport, Ikeja – Lagos Tel: 234 1 4931597 / 234 803 4716678 Fax: 234 1 494 1592 e.mail: Jiire2002@yahoo.co.uk
	INYAMKUME, Begha	Director, Aerodrome & Airspace Standards	Nigeria C.A.A. PMB 21038, IKEJA, Lagos, Nigeria Tel: 234 1 4931597 / 234 1 8035013374 e.mail : inyambegha@yahoo.com
RWANDA	KABUKUMBA Joram	Chief Air Traffic Control	B.P. 1122 Kigali Tel: 00250 58 54 99 / 00250 58 57 91 Fax: 00250 58 34 62 / 00250 58 26 09 e.mail : jomkab@yahoo.co.uk
SOUTH AFRICA	SEBOSESO Machobane	General Manager Safety Infrastructure	P.O. Box 14834, Lyttelton 0140 South Africa Tel: + 27 11 545 1406 e.mail : machobanes@caa.co.za
	RONNIE Mothusi	Air Traffic Services Inspector	Tel: + 2711 545 1065 e.mail : mothusir@caa.co.za
	LEVERS Mabaso	Deputy Director Multilateral Affairs	P/Bag x 193 – Pretoria 0001 Tel: + 2712 309 3285 Fax: 2712 2093922 e.mail mabasol@dot.gov.za
	EWELS Kevin	ARMA	ARMA Private bag x 1 Bonaero Park South Africa 1622 Tel: + 27 – 11 – 9286433 Fax: + 27 – 11 – 9286420 e.mail : afirma@atns.co.za
	MACHOSI THATO	Flight Operation South Africa Civil Aviation Authority	105 Joan’s Place 321 Bosman Street Pretoria Tel: +2711 545 1300 Fax: +2711 545 1350 e-mail: machosi@caa.co.za
	HARRY Roberts	National Program Manager	Private Bag x 15 Kempton Park – RSA 1620 Tel : + 27 11 9610303 Fax: + 27 11 392 – 3946 e.mail : harryr@atns.co.za
	DOWNES Arthur	Civil Aviation Authority	Tel: + 27 11 545 1214 Fax: + 27 11 545 1350 e.mail : dowhesa@caa.co.za
TANZANIA	GODWIN Makoroma	Chief of ATM	P.O. Box 2819 – Dar Es Salaam Tel: 00255 22 2115079

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
			Fax: 00255 22 2124914 e.mail : gmakoroma@tcaa.go.tz
AFRAA	ELIJAH CHINGOSHO	Technical Director AFRAA	P.O. Box 20116 – Nairobi 00200, KENYA Tel : 00254 20 604832 Fax : 00254 20 601173 e.mail : chingoshoe@hotmail.com
ALTRAN TECHNOLOGIES	DIOUF Sémou	Manager	Parc des Algorithmes, 17 Avenue Didier Daurat – 31700 Blagnac France Tel : + 33 609070428 Fax : + 33 534561357 e.mail : semou.diouf@altran-tech.com
	RATTIER Rodolphe	CNS/ATM Expert	Immeuble Socrate Parc des Algorithmes, 17, Avenue Didier Daurat, 31700 Blagnac-Toulouse- France Tel: + 33 534561356 Fax: + 33 53 456 1356 e.mail : rattier@altran-tech.net
	LAPIE Julien	Safety Assessment Expert	Immeuble Socrate Parc des Algorithmes, 17, Avenue Didier Daurat, 31700 Blagnac-Toulouse- France Tel: + 33 632653562 Fax: + 33 534561357 e.mail : jlapie@altran.tech.net
ARMA	KEVIN EWELS	ARMA	ARMA-Private BAG x 1 Bonaero Park- South Africa – 1622 Tel: +2711 928 6433 Fax: +2711 928 6420 e-mail: afirma@atns.co.za
ASECNA	GUITTEYE A.O.	Chef Délégation	32-38 Avenue Jean Jaurès – B.P. 3144 – Dakar Tel : 221 8695262 Fax : 221 8207494 e.mail : guitteyema@asecna.org
	LENGUENDAYEN G.	Chef de Département de la Navigation Aérienne	Tel : 221 8695682 Fax : 221 8207522 e.mail : lenguendayengil@asecna.org .
	SACRAMENTO Martin	Chargé de mission du Directeur de l'Exploitation	B.P. 3144 – Dakar – Sénégal Tel : 221 8695746 e.mail : sacramentomar@asecna.org

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
	NGOUE Célestin S.	Chef de Service Gestion de la Navigation Aérienne	B.P. 3144 – Dakar – Sénégal Tel : 221 8695722 Fax : 221 8207546 e.mail : ngouecel@asecna.org
	GUELPINA Ceubah	Chef Division Navigation Aérienne	EAMAC B.P. 746 – Niamey, Niger Tel: 227 723662 – Port. 227 491017 Fax: 227 722236 e.mail : cguelpina@eamac.ne
	NIANG Mamadou	ASECNA / SENEGAL	Aéroport Léopold S. Senghor – B.P. 8108 Tel: 221 8692305 Fax 221 8200656 e.mail : niangmaml@asecna.org
	MAIGA ALASSANE AMADOU	ASECNA	Avenue Jean-Jaurès B.P. : 3144 Tel : 221 869 52 06/ 569 90 19 Fax : 221 820 54 05 e-mail : maigaaal@asecna.org
	GUEYE Sidy	Cadre ENA – ASECNA	Cité ASECNA Villa n° 37 – Derklé – Dakar Tel : 221 8692337 e.mail : sgueye@yahoo.fr
	DIOUF Abdoulaye		B.P. 8108 – Dakar/Yoff Tel : 221 8692307 Fax : 221 8200656 e.mail : dioufabd@asecna.org
	MOUNTHAULT Claude	Chargé de Mission	B.P. 3144 Dakar – Sénégal Tel : 221 8695277 Fax : 221 8205406 e.mail : mounthault@asecna.org
	BAKIENON Louis	Chef bureau C.A	Tel : 221 8695209 Fax : 221 8207495 e.mail : bakienonlouis@hotmail.com
IATA	GAOUSSOU KONATE	Manager Safety OPS & Infrastructure	IATA Regional Office – P.O. Box 47979 – Nairobi Tel : + 254 20 2710100 Fax : + 254 20 272 3978 e.mail : konateg@iata.org
	NDIAYE Meissa	Acting Director	IATA – P.O. Box 47979 – Nairobi Tel : + 254 20 2710100 Fax : + 254 20 273 798

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice A**

ETAT	NOM	TITLE/TITRE/DESIGNATION	ADRESSE
IFALPA	DALLEL Souhaïel	IFALPA Representative	Passage du lac Van, Res. Allani Apt 81, 1053 Tunis - Tunisia Tel: 00 21698320771 Fax: 00 21671861334 e.mail : souhaïel.dallel@topnet.tn
IFATCA	ALBERT AIDOO Taylor	Executive President Africa & Middle East	Aviation Training Academy, Private Bag x 1 Bonaero Park, South Africa 1622 Tel: +2711 570 0417 Fax: +2711 390 1209 e-mail: evpafm@ifatca.org
JEPPESEN Company	WERNER Kurz		Werner Kurz Jeppesen Gmbh - Frankfurter Str. 233 63263 New Isenburg - Germany Tel: + 49 6102 508170 Fax: + 49 6102 507239 e.mail : Werner.Kurz@jeppesen.com
ROBERTS FIR	ALIMAMY DIXON CONTEH	Senior Air traffic Controller Officer (SATCO)	Roberts FIR, 020 P.O.B.: 507 (Matam), Conakry, Guinea Tel: 00224 40 43 91 Fax: 00224 40 49 87 e-mail: adconteh@robertsfir.org.gn
ICAO	MENSAH A.	Deputy Regional Director, ICAO Office, Dakar	B.P. 2356 – Dakar - Sénégal Tel: 221 839 93 69 Fax: 221 823 69 26 e-mail: amensah@icao.sn
	VAN DER WESTHUIZEN	AFI RVSM Program Office	ICAO, Nairobi, Kenya Tel : 254 20 622378 e.mail : vanderwn@icao.unon.org .
	KHARUGA Apollo	Regional Officer / ATM	ICAO Nairobi, Kenya Tel: 254 20 622374 Fax : 254 20 520135 e.mail : apolo.kharuga@icao.unon.org .
	AUYO Ibrahim Usman	Regional Officer / ATM	B.P. 2356 – Dakar - Sénégal Tel: 221 839 93 90 Fax: 221 823 69 26 e-mail: iauyo@icao.sn
	BROU Konan	Regional Officer / ATM	B.P. 2356 – Dakar - Sénégal Tel: 221 839 93 89 Fax: 221 823 69 26 e-mail: kbrou@icao.sn
	BALDEH Georges	Regional Officer AIS	B.P. 2356 – Dakar - Sénégal Tel: 221 839 93 80 Fax: 221 823 69 26 e-mail: gbaldeh@icao.sn

**STRATEGIE ET PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN
OEUVRE DU MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE
REDUIT DANS LA REGION AFRIQUE- OCEAN INDIEN**

17 NOVEMBRE 2004

**Préparé par le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO)
Révision 17/11/04**

PLAN D' ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AFI

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
	Gestion du Programme				
1	Convenir de restructurer le Groupe de Travail pour permettre une prise en charge efficace des tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	Equipe de soutien du Secrétariat : Afrique du Sud, ASECNA, IATA, Nigeria, Tunisie.	Tâche achevé le 21-11-03
2	Considération du rapport du Projet Spécial de Mise en oeuvre (SIP) du RVSM	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Tâche achevée le 21-11-03
3	Réunion RVSM/RNAV/RNP TF/2	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
4	Identifier les ressources pour accomplir les tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
5	Rechercher les méthodes de financer toute assistance extérieure disponible	31/03/04	Action accomplie	OACI/IATA	Aborder la question de finacement à venir, selon le besoin et le moment
6	Finaliser la Stratégie de mise en œuvre et le plan d'action du RVSM	31/12/03	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
7	Distribuer la Stratégie et le plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM auprès des Etats pour commentaires	5/1/04	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
8	a) Proposition d'Amendement du Doc 7030 b) Distribuer proposition aux Etats c) Approbation au niveau de l'ANC	01/6/04 15/6/04 15/11/04	Action accomplie Action accomplie En cours	OACI OACI OACI	a) Achevé 31/5/04 b) Distribué aux Etats observations attendues 15/8/04
9	Obtenir les commentaires des Etats sur le Plan d'action et la Stratégie de mise en oeuvre du RVSM	31-3-04	Action accomplie	Etats/OACI, RVSM/TF3	Achevé le 31-3-04

**Partenaires RVSM Rapport
Appendice B**

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
10	Site web des informations sur le RVSM AFI	31/03/04	Action accomplie	Etats/ IATA/OACI	Achevé le 1-2-04
11	Séminaire RVSM /RVSM TF/3	19-22/04/04	Action prise	OACI	Achevé comme prévu
12	Séminaire RVSM + Réunion RVSM/TF/4	26-30/07/04	Action accomplie	OACI/RVSM TF/4	Achevé comme prévu
13	Coordination et harmonisation des procédures avec les régions adjacentes.	En cours	En cours	OACI et AFI RMA	Contacts continuent avec d'autres régions
14	Publication d'AIC pour notifier l'intention de mettre le RVSM en oeuvre	31/5/05	En cours	Etats/OACI	
15	Confirmer la date limite AIRAC de mise en oeuvre du RVSM (Supplément AIP à publier)	15/11/05	En cours	Etats/OACI	Sera examiné par réunion TF/8
16	Préparation de rapports sur l'état de mise en oeuvre du RVSM régional	En cours	En cours	OACI	Rapports mensuels
17	<u>Evaluation des apprêtages RVSM</u>	<u>Mai 2005</u>	<u>En cours</u>	<u>OACI</u>	<u>TF/6</u>
18	<u>RVSM TF/5</u>	<u>15-16/11/04</u>	<u>Terminé</u>	<u>OACI/RVSM//TF/5</u>	
19	Réunion sur la décision de lancer/retarder la mise en oeuvre du RVSM	17-19/11/04	Terminé	Réunion de tous les partenaires	
20	RVSM/TF/6	4-5 Mai 05	En cours	Equipe de Travail	
21	RVSM/TF/7	8-9 Août 05	En cours	Equipe de Travail	
22	RVSM/TF/8	10-11 Oct 05	En cours	Equipe de Travail	
23	Réunion sur la décision de lancer/retarder la mise en oeuvre du RVSM	12-14 Oct 05	En cours	Réunion de tous les Partenaires	
24	Publication du NOTAM Déclencheur	28/11/04	En cours	Etats	Date du NOTAM sera confirmée par TF/8
	Exploitation et navigabilité des aéronefs				
25	Eléments indicatifs d'exploitation et navigabilité pour le RVSM AFI.	21/11/03	Action accomplie	OACI	Doc. distribué le 5/12/03
26	Développer des éléments indicatifs régionaux pour la formation des pilotes sur le RVSM.	30/04/04	Action accomplie	IATA	

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
27	Directives du processus d'homologation et d'exploitation des aéronefs	31/05/04	Action prise	Etats, OACI	
28	Enquête sur la certification RVSM des aéronefs	Mai 2005	En cours	OACI/Etats	
29	Surveiller le processus d'homologation des aéronefs/exploitants	Mai 2005	En cours	ARMA/OACI	
	Gestion du Trafic Aérien (ATM)		En cours		
30	Plan national RVSM	31/03/04	Action accomplie	Etats, OACI	Transmis aux Etats le 5/5/04
31	Manuel ATC sur le RVSM régional	31/03/04	Développé	OACI	Transmis aux Etats le 5/5/04
32	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM.	30/06/04	Terminé	Etats / OACI	Limites vérifiées par TF/4
33	Développer des éléments indicatifs régionaux et le programme de formation ATC.	31/03/04	Action accomplie	Afrique du Sud/ASECNA/ Nigéria	Lettre sur formation envoyée aux Etats le 28/5/04. Les trois premiers programmes de formation prévus en août 2004
34	Simulation de l'évaluation du volume de travail ATC et le besoin éventuel de modification de l'espace aérien par secteur/route ATS	31/05/05	En cours	Etats	Tâche incorporée dans le plan RVSM national
35	Identifier les questions devant faire l'objet de lettres d'accord	31/05/04	Tâche accomplie	OACI/Etats	
36	Prendre les dispositions appropriées en ce qui concerne l'aviation militaire	31/5/05	En cours	Etats	Tâche incorporé dans le plan RVSM national
37	Législation Nationale sur le RVSM	31/5/05	En cours	Etats, OACI	Besoins à identifier
38	Evaluation par les Etats de l'impact de la mise en oeuvre du RVSM sur les systèmes d'automatisation du service ATC et le plan d'en rehausser le niveau ou de les modifier	31/5/05	En cours	Etats	Incorporé dans le plan national

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
39	Collection des données météorologiques et de turbulence pour analyse.	31/5/05	En cours	ARMA / OACI / Etats	TF/6
40	Conduite par les Etats de la formation locale des contrôleurs de la circulation aérienne	31/10/05	En cours	Etats	TF/6
	Garanties de sécurité RVSM				
41	Collecte des données préliminaires et évaluation des préparatifs/apprêtages	31/5/05	En cours	ARMA – OACI	La tâche se poursuit
42	Développement d'une politique de sécurité RVSM AFI	30/6/04	Terminé	RVSM/TF/4	
43	Développer le plan national sur la sécurité RVSM	30/6/04	Terminé	OACI	
	Agence de Surveillance				
44	Evaluation du risque fonctionnel (FHA)	31/4/05	En cours	ARMA/OACI	Données fournies par Etats
45	Validation du risque fonctionnel	31/5/05	En cours	RVSM/TF/6	TF/6
46	Evaluation du risque de collision (CRA)	30/6/05	En cours	ARMA/OACI	
47	Validation du risque de collision	31/8/05	En cours	TF/7	TF/7
48	Elaboration du dossier sécurité comme préalable de la mise en œuvre du RVSM (PISC)	30/8/05	En cours	ARPO	
49	Approbation par l'ANC du dossier PISC	31/9/05	En cours	ANC/ARPO	Exigence de l'ANC
50	Evaluer les options pour la mise en place d'une Agence Régionale de Surveillance AFI (ARMA)	21/11/03	Action accomplie	RVSM TF/2	Tâche terminée comme prévu
51	Identifier une ARMA	21/11/03	Action accomplie	RVSM TF/2	Tâche terminée comme prévu
52	Etablir l'ARMA	31/03/04	Action accomplie	Afrique du Sud/ OACI	Tâche exécutée comme prévu
53	Valider l'évaluation des apprêtages de mise en oeuvre	15/11/04	Terminé	OACI, ARMA	

CALENDRIER PROVISOIRE DU DOSSIER SECURITE PREALABLE A LA MISE EN ŒUVRE DU RVSM AFI

	Nov 4	Déc 4	Jan 5	Fév 5	Mars 5	Avril 5	Mai 05	Juin 05	Juillet 05	Août 05	Sep 05	Oct 05	Nov 05
FHA				2ème réunion	3ème réunion	Rapport final	Revue par TF	Approbation par TF					
CRA			Collection données des Etats par OACI	Collection données des Etats par OACI	Collection données des Etats par OACI	Collecti on donnée s des Etats par OACI	Collection données des Etats par OACI	Rapport CRA					
PISC									Dossier sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM (PISC)	Revue du PISC par TF	Revue du PISC par ANC		
TF							TF/6			TF/7		TF/8	
Décision de lancement ou retard du RVSM												Lancement ou Retard du RVSM	

**POLITIQUE DE SECURITE DU MINIMUM DE
SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM)
DANS LA REGION AFI**

TABLES DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	Page
SECTION 1 : INTRODUCTION.....	3
SECTION 2 : CONCEPT OPERATIONNEL RVSM.....	3
SECTION 3 : POLITIQUE DE SECURITE DU PROGRAMME.....	4
SECTION 4 : OBJECTIFS DE SECURITE POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.....	4
SECTIONS 5 : OBJECTIFS DE SECURITE DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.....	5
SECTION 6 : ACTIVITES RELATIVES A LA SECURITE RVSM.....	6
6.1 Analyse Détaillée des Accidents de Fonctionnement RVSM.....	6
6.2 Evaluation du Risque de Collision.....	6
6.3 Plans Nationaux de Sécurité.....	7
6.4 Cas de Sécurité de l'Avant Mise en oeuvre du RVSM AFI.....	7
6.5 Cas de Sécurité de l'Après – Mise en oeuvre du RVSM AFI.....	7
SECTION 7 : CALENDRIER DU PROGRAMME DE SECURITE RVSM AFI.....	8

POLITIQUE DE SECURITE DU MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM) DANS LA REGION AFI

1. INTRODUCTION

Le présent document, à savoir le Document sur la Politique de Sécurité RVSM, tente d'établir la Politique de Sécurité, les Objectifs de Sécurité et décrit les tâches du Sous-Programme de Sécurité RVSM de même que les mesures nécessaires pour assurer la mise en oeuvre sûre du RVSM dans la région AFI.

Le Document sur la Politique de Sécurité RVSM vise à fournir un cadre pour faciliter le processus de réglementation de la sécurité du Programme RVSM AFI. De cette manière, on considère qu'il constitue une tâche formelle du Programme RVSM.

Le Document sur la Politique de Sécurité RVSM décrit les tâches du Sous – Programme Sécurité RVSM en même temps que leurs rôles dans l'ensemble du Programme RVSM AFI et au sein des programmes nationaux d'assurance dans la sécurité.

2. CONCEPT OPERATIONNEL RVSM

Le concept principal derrière le RVSM est la réduction entre aéronefs adjacents du minimum de Séparation Verticale de 2000 ft à 1000 ft entre les Niveaux de Vol FL 290 et FL 410 inclus. Ceci fournira au trafic aérien six niveaux de croisière de vol supplémentaires, augmentera la capacité du système de Gestion du Trafic Aérien et facilitera la tâche des Services de la Circulation Aérienne dans le maintien d'un courant de trafic sûr, harmonieux et rapide. L'on peut s'attendre à ce que les avantages de capacité des systèmes du RVSM comporteront également, en facilitant le fonctionnement du Contrôle de la Circulation Aérienne, des potentialités d'avantages possibles de sécurité.

Le minimum de séparation verticale sera appliqué entre des aéronefs homologués RVSM au sein de l'espace aérien de l'espace aérien désigné RVSM. Par conséquent, tous les exploitants désireux d'effectuer des opérations à travers les limites latérales de l'espace aérien RVSM seront requis d'indiquer leur statut RVSM sur les Plans de Vol Transmis. Les aéronefs non-homologues RVSM autre que les aéronefs d'Etat ne seront pas autorisés à effectuer des vols dans l'espace aérien RVSM sauf à l'intérieur de l'Espace Aérien de Transition RVSM AFI.

Pour la transition entre les espaces aériens RVSM et non - RVSM, des procédures spécifiques seront mises en place afin de faciliter la transition sûre entre les deux espaces aériens. Les tâches de transition seront accomplies dans le but de rendre transparentes les opérations vers les régions adjacentes Non – RVSM.

Le Programme RVSM exige qu'une formation spécifique destinée à l'équipage de conduite et au personnel ATC soit conduite avant le commencement des exploitations RVSM. Le Programme exige également que l'équipement et les procédures ATC et IFDS soient modifiées suivant les conditions requises spécifiques du Programme avant le commencement des exploitations RVSM.

3. POLITIQUE DE SECURITE DU PROGRAMME RVSM AFI

La Politique de Sécurité pour la mise en œuvre du RVSM a été élaborée en vue de satisfaire aux exigences des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI ainsi qu'aux éléments indicatifs sur la gestion du risque de collision qui serait la conséquence de la mise en oeuvre du RVSM.

Les déclarations suivantes constituent la définition de la Politique de Sécurité du programme RVSM :

- (i) Le Programme RVSM AFI utilise une approche explicite et proactive de gestion de la sécurité dans l'élaboration, la mise en oeuvre et le maintien des exploitations du RVSM.
- (ii) La responsabilité de gestion pour la performance de sécurité du programme RVSM est reconnue. Le Superviseur du Programme RVSM est responsable de la gestion globale du Programme. Le chef du Programme de Sécurité RVSM est responsable devant le Superviseur du Programme RVSM en ce qui concerne l'assurance que le Programme respecte la Politique de Sécurité AFI ainsi que les normes et conditions internationales appropriées. Le Chef du Programme de Sécurité RVSM est également responsable de la liaison avec les autorités de Régulation.
- (iii) La mise en oeuvre du RVSM sera conduite conformément aux conditions requises de l'OACI et exige quatre-vingt dix pour cent d'aéronefs certifiés RVSM dans la région;
- (iv) La sécurité de la navigation aérienne a reçu la plus grande priorité dans l'élaboration du concept opérationnel RVSM et dans le Programme de Mise en Oeuvre;
- (v) Le Programme RVSM minimisera la contribution du programme aux incidents graves ou accompagnés de risques ou aux accidents des aéronefs autant que cela est logiquement pratique.

4. OBJECTIFS DE SECURITE POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM

- (i) Le Programme RVSM conduira une analyse complète des Accidents de Fonctionnement en considérant l'ensemble du système y compris les tronçons aériens et au sol et le concept opérationnel proposé. Cette analyse adoptera une perspective totale du système aéronautique et une approche basée sur les risques à la classification des accidents. L'analyse inclura, mais ne sera pas limitée à ces risques déjà identifiés par l'OACI pour la mise en oeuvre du RVSM ;
- (ii) En tant que son principal objectif de sécurité, le Programme RVSM minimisera la contribution du programme au risque d'accident d'un aéronef. Le Programme RVSM reconnaît les Objectifs et la Stratégie de sécurité AFI, en particulier l'objectif général d'améliorer les niveaux de sécurité en assurant que le nombre d'accidents provoqués et d'incidents graves ou accompagnés de risques n'augmente pas et, dans la mesure du possible, se réduise. Par conséquent, la mise en œuvre du RVSM n'aura aucun impact dangereux sur le risque de collision en – route en plein ciel ;
- (iii) Le Programme RVSM créera un Sous – Programme explicite Sécurité qui devra assurer que la contribution du Programme au risque d'accident d'un aéronef est minimisée conformément à l'objectif principal de sécurité ;
- (iv) Selon les Eléments Indicatifs de l'OACI, la gestion du risque de collision verticale au sein de l'espace aérien RVSM atteindra le Niveau de Sécurité visé de 5×10^{-9} d'accidents mortels par heure de vol ;
- (v) Selon les Eléments Indicatifs de l'OACI, le risque de collision en plein ciel dans la dimension verticale au sein de l'espace aérien RVSM, étant donné la performance technique du maintien de la hauteur, atteindra le Niveau de Sécurité Visé de $2,5 \times 10^{-9}$ d'accidents mortels par heure de vol ;
- (vi) Des éléments indicatifs seront donnés aux Etats en vue d'expliquer les activités nécessaires visant à fournir des preuves en ce qui concerne la mise en oeuvre sûre du RVSM au niveau national et à assurer par la suite que les Etats se sont préparés.

Ces Objectifs de Sécurité seront complétés par les Conditions Requises de Sécurité qui pourraient survenir comme résultats de l'Analyse détaillée des Accidents de Fonctionnement qui doit être effectuée.

5. OBJECTIFS DE SECURITE DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.

Comme partie du Programme RVSM, un Sous – Programme Sécurité RVSM a été élaboré dans le but de fournir des preuves que la Mise en Oeuvre du Programme respecte la Politique de Sécurité RVSM et les objectifs de Sécurité RVSM. Le programme de travail du Programme de Sécurité RVSM comprend les éléments suivants :

- (i) Analyse Détaillée des Accidents, Evaluation Préliminaire de la Sécurité du Système et Evaluation de la Sécurité du système du concept opérationnel RVSM proposé;
- (ii) Evaluation des comptes rendus des erreurs opérationnelles, aussi bien avant qu'après la mise en oeuvre, en vue d'identifier tous risques et accidents additionnels associés au concept opérationnel proposé et pour fournir des données pour l'évaluation des niveaux cibles de sécurité ;
- (iii) Elaboration des conditions formelles requises des Etats participants pour démontrer que toutes les activités et mesures nationales nécessaires ont été entreprises avant la mise en oeuvre.
- (iv) Evaluation du risque de collision en plein ciel, qui utilise les méthodes spécifiées dans les éléments indicatifs de l'OACI ;
- (v) Une évaluation majeure de la performance du maintien de la hauteur des aéronefs pour surveiller le respect des conditions requises du maintien de la hauteur.

Chacun de ces éléments produira des tâches à l'ARTF au fur et à mesure que le Programme avance.

6. ACTIVITES DE LA SECURITE RVSM

La présente section décrit les tâches principales du Sous – Programme Sécurité RVSM. Même si les tâches apparaissent sous forme de documents formels, des rapports provisoires seront fournis pour examen avant que la version finale du document constituant les tâches ne soit terminée.

6.1 Analyse des Accidents de Fonctionnement RVSM

Une Analyse détaillée des Accidents de Fonctionnement (FHA) sera effectuée en vue de donner l'assurance que tous les accidents et les risques associés au RVSM ont été identifiés et classés. La FHA couvrira (i) la situation que le RVSM est opérationnel une année après son introduction, (ii) la situation particulière dans les Etats qui ont le devoir d'assurer la transition entre les espaces aériens RVSM et Non – RVSM et, (iii) le passage

au nouveau système le jour de l'introduction du RVSM. Les résultats de la FHA figureront dans le rapport détaillé et dans la matrice des accidents/risques. Ils seront exploités comme données dans l'Evaluation du Risque de Collision et dans les Cas de Sécurité Nationaux là où cela convient. Un résumé des résultats constituera un chapitre du Cas de Sécurité de l'Avant - Mise en Œuvre du RVSM AFI et le rapport détaillé constituera une Annexe.

6.2 Evaluation du Risque de Collision

Une Evaluation du Risque de Collision (CRA) sera effectuée en vue de fournir des preuves que le risque de collision au sein de l'espace aérien respecte le Niveau de Sécurité Visé requis par l'OACI. Un résumé des résultats constituera un chapitre du Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en Oeuvre du RVSM AFI et le rapport détaillé constituera une Annexe.

6.3 Plans Nationaux de Sécurité

Des Eléments Indicatifs seront donnés aux Etats pour expliquer les tâches nécessaires servant à fournir des preuves en ce qui concerne la mise en œuvre sûre du RVSM au niveau national. En exploitant les éléments indicatifs, les Plans nationaux de Sécurité devraient être produits par les Etats, soumis au Régulateur national comme cela convient et sera résumé par le Sous – Programme Sécurité RVSM afin de constituer une section du Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en Œuvre du RVSM AFI.

6.4 Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en œuvre du RVSM AFI

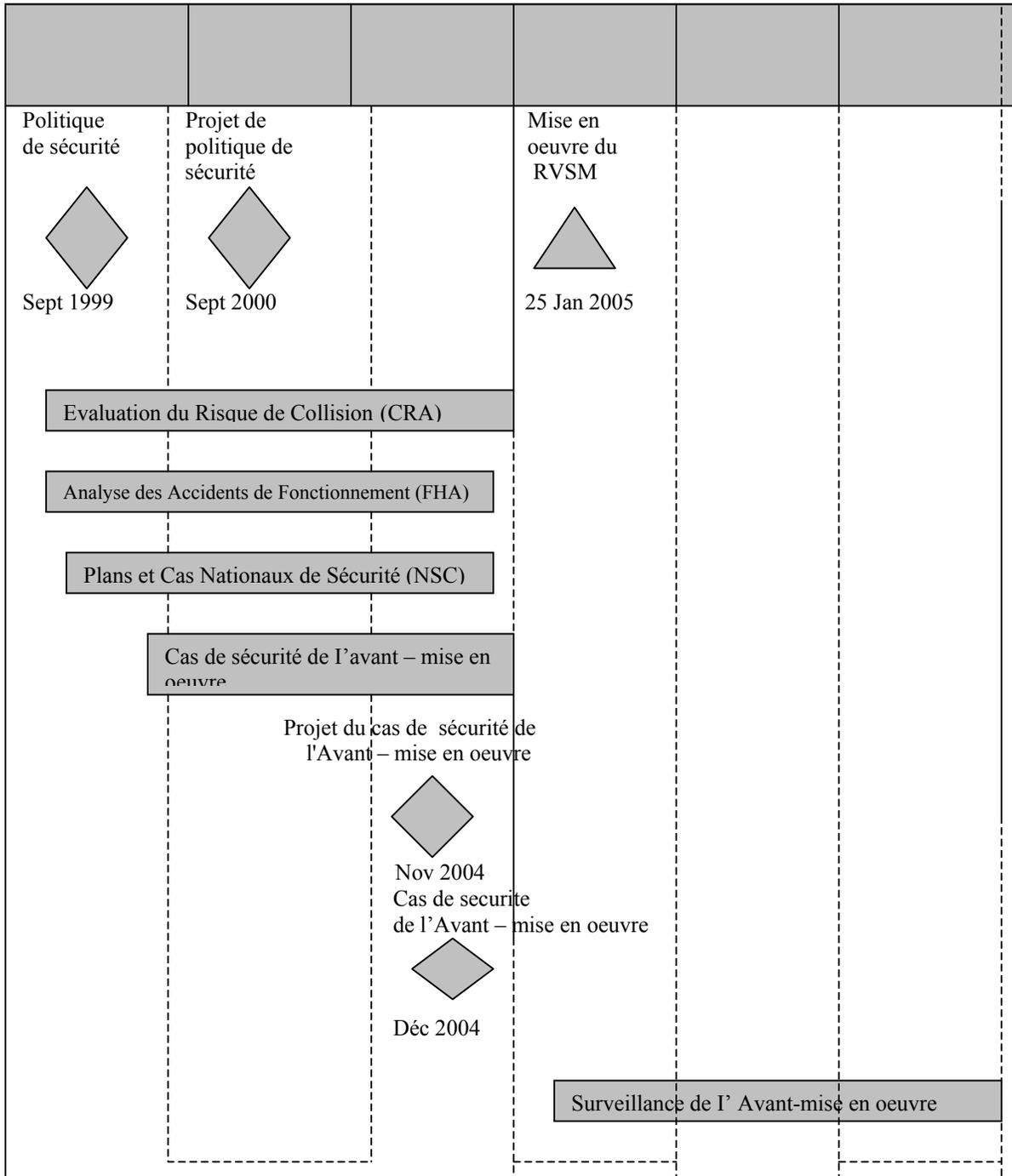
Le Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en œuvre du RVSM AFI donnera l'assurance que les objectifs précisés dans le Document sur la Politique de Sécurité du RVSM AFI ont été réalisés. Des preuves seront fournies que (i) tous les accidents et les risques identifiés sont gérés et minimisés, (ii) le risque de collision respecte le Niveau de Sécurité Visé de l'OACI et (iii) les Etats montrent qu'il mettront en œuvre le RVSM de manière sûre à travers l'élaboration d'une documentation nationale sur la sécurité.

6.5 Cas de Sécurité de l'après – Mise en œuvre du RVSM AFI

Les éléments requis du Cas de Sécurité de l'Après – Mise en oeuvre seront élaborés comme résultat des activités de sécurité de l'avant – mise en oeuvre. Cependant, l'objectif principal sera de confirmer les suppositions et estimations qui se font afin de déterminer si dans un environnement opérationnel RVSM ils est possible de satisfaire aux objectifs de sécurité. Il est prévu que le document démontre notamment que la sécurité est assurée continuellement, que processus d'homologation des aéronefs est efficace, que les niveaux de sécurité visés sont en train d'être réalisés, que les erreurs opérationnelles n'augmentent pas et que les procédures ATC introduites pour le RVSM restent efficaces.

7. CALENDRIER DU PROGRAMME DE SECURITE RVSM AFL.

Le graphique suivant décrit les calendriers pour les éléments principaux du sous – Programme Sécurité RVSM ainsi que les activités majeures prévues.



**PLAN DE SECURITE DE
[INSERER LE NOM DE L'ETAT]
POUR LA MISE EN OEUVRE
DU RVSM**

APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant donne l'identification de toutes les autorités qui ont successivement approuvé la présente publication de ce document.

AUTORITE	NOM ET SIGNATURE	DATE
Superviseur National de Sécurité RVSM		
Superviseur National du Programme RVSM		
Chef des Opérations auprès du Fournisseur ATS au niveau national		
Autorité d'Homologation		

Notes

- Le présent projet de plan est rédigé en vue de fournir un modèle à l'usage des Etats à titre individuel.
- Dans la mesure du possible, le texte de ce document est présenté de telle manière qu'il pourrait être directement incorporé dans les Plans de Sécurité des Etats.
- Lorsqu'un texte additionnel doit être inséré par l'Etat, ceci est marqué dans le texte par les caractères italiques entre crochets, par exemple [insérer ici le Nom de l'autorité responsable].
- Certaines parties du texte sont des illustrations. Dans de telles circonstances, il pourrait être nécessaire pour un Etat d'élaborer des textes appropriés pour ses propres circonstances, qui reflètent son environnement et ses activités immédiats etc. Cependant, le texte d'illustration représente largement la meilleure pratique et pourrait être utilisé par les Etats dans le cadre de leur planification. Les Etats devraient noter qu'il pourrait y avoir plus d'une voie pour atteindre la meilleure pratique et le texte du présent projet de plan ne reflète que juste l'une de ces possibilités.
- Le présent projet de plan ne tente pas de tenir compte de toutes les spécificités de planification de la sécurité en usage dans les Etats. Chaque Etat doit identifier ceux des aspects de leur planification de sécurité qui ne figurent pas dans le présent projet de plan. Les Etats devraient inclure, comme il convient, de tels aspects dans leur Plan de Sécurité de l'Etat.

TABLES DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	PAGE
1. INTRODUCTION.....	4
2. HOMOLOGATIONS DES AERONEFS ET DES EXPLOITANTS.....	6
3. FORMATION ATS.....	9
4. EQUIPEMENT ATS.....	12
5. PROCEDURES ATS.....	15
6. PLAN DE L'ESPACE AERIEN.....	18
7. PASSAGE AU RVSM.....	20
8. SURVEILLANCE ET EXAMEN DE LA SECURITE OPERATIONNELLE RVSM.....	21
9. APPENDICE.....	22

1. INTRODUCTION

1.1 Objectif du Plan de Sécurité

L'objectif du présent Plan de Sécurité pour [Nom de l'Etat] est d'établir les activités Nationales requises pour appuyer la cas de sécurité RVSM. Le plan traite également des conditions requises identifiées par le Régulateur de l'Etat [Insérer le Nom de l'autorité de régulation]. Chacune des activités nationales requises pour la mise en œuvre du RVSM par [Nom de l'Etat] est décrite dans quelques détails. Les descriptions touchent sur les aspects suivants :

- Le rôle de l'activité soutenant la mise en oeuvre et l'exploitation sûres du RVSM dans [Nom de l'Etat]
- Les normes à appliquer pour la conduite de l'activité
- Les activités supplémentaires d'appui qui donnent la confiance que les activités nationales identifiées conduiront à la réussite de la mise en oeuvre du RVSM dans [Nom de l'Etat]. Ces activités d'appui incluent :
 - Celles qui aident à atteindre la qualité,
 - Celles qui aident à gérer les risques.

En montrant ce degré de renseignements, le but est de donner l'assurance préalable que [Nom de l'Etat] prend au sérieux ses responsabilités en matière de sécurité et a élaboré un plan visant à réaliser la mise en œuvre sûre du RVSM.

Le présent plan de sécurité en question a été produit également en vue d'aider les gens se trouvant dans [Nom de l'Etat] et qui ont la responsabilité de fournir et régler le service de la Circulation Aérienne de l'Etat [Insérer le Nom du Fournisseur ATS]. Il les aide à saisir les aspects de sécurité des activités RVSM de l'Etat et leur montre la façon dont le Superviseur du Programme au niveau national gère les aspects en question.

1.2 Approche

Le présent plan National de sécurité est réparti en sections qui tiennent compte des activités Nationales pour le RVSM de la manière suivante :

- Section 2 : Homologation des Aéronefs et des Exploitants pour le RVSM,
- Section 3 : Formation ATS,
- Section 4 : Changements sur l'Equipement ATS
- Section 5 : Changements sur les Procédures ATS,
- Section 6 : Changements du Plan de l'Espace Aérien,
- Section 7 : Passage au RVSM,
- Section 8 : Surveillance Opérationnelle du RVSM.

Dans chacune de ces sections, le plan :

- (a) Décrit les activités qui sont nécessaires pour fournir un Service ATS approprié suite à la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI ;
- (b) Identifie les Autorités responsables appropriées, avec en même temps une description montrant comment ces Autorités s'acquittent de leurs responsabilités ;
- (c) Décrit les activités détaillées et les contrôles qui sous-tendent la réalisation de la qualité des activités décrites au point (a) ci-dessus ;
- (d) Montre comment les renseignements sur les accidents et les risques qui seront produits par le Programme RVSM AFI seront traités selon le cas par l'Etat.

3. Organisation

L'Organisation du plan de sécurité RVSM et les activités associées se présentent comme suit :

- (a) [Insérer le Nom] a été désigné Superviseur de la Sécurité pour le RVSM et est responsable de la production de ce Plan ;
- (b) Le Superviseur National du Programme [Insérer le Nom] a la responsabilité du Programme National RVSM. Il approuve le plan de sécurité et est responsable de l'obtention d'approbations ultérieures qui sont décrites ci-dessous. En approuvant le plan, le Superviseur National du Programme confirme qu'à son avis le plan est acceptable, et donne une description exacte des activités qui sont requises pour montrer que les conditions de sécurité requises précisées seront satisfaites ;
- (c) Le Chef des Opérations ATS [Insérer le Nom] a la responsabilité générale des opérations ATS. En approuvant le plan, le Chef des Opérations confirme que du point de vue de la sécurité toutes les mesures nécessaires ont été ou seront prises par le Fournisseur ATS pour assurer que le RVSM peut être mis en œuvre et exploité de façon sûre dans [Nom de l'Etat] ;
- (d) La compagnie fournisseur CAA/ATS [Insérer le Nom] est l'Autorité désignée et est responsable de la fourniture d'un Service de Circulation Aérienne approprié dans l'Etat. En approuvant le plan, le DG confirme qu'il est satisfait du fait que la responsabilité de la mise en œuvre sûre du RVSM a été dûment délégué ; que le personnel délégué a été dûment autorisé d'agir en son nom ; et que ce personnel est compétent pour agir en son nom.

En plus de ce qui précède, les approbations spécifiques de chacune des activités sont également requises (voir sections 2.4, 3.4 jusqu'à 8.4).

L'organisation ci-dessus s'applique au cours de la phase d'avant - mise en œuvre RVSM. Il y a des activités (en particulier les activités de surveillance de la sécurité) qui sont exécutées après la mise en œuvre. La responsabilité des activités de sécurité de l'après – mise en œuvre revient au personnel qui s'en charge dans l'Etat et le fournisseur ATS [*Insérer les Noms, sinon préciser que l'organisation de la sécurité et les responsabilités de l'après – mise en œuvre n'ont pas encore été déterminées*].

2. HOMOLOGATIONS DES AERONEFS ET DES EXPLOITANTS

2.1 Introduction

Cette section traite des conditions requises des homologations d'Aéronefs et d'Exploitants pour que les aéronefs effectuent des vols dans la région RVSM AFI et décrit le programme des homologations au sein de l'Etat.

2.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité est de montrer que tous les exploitants basés dans [Nom de l'Etat] sont informés de la mise en œuvre du RVSM et ont obtenu l'homologation RVSM pour eux-mêmes et pour leurs aéronefs selon le cas. Les aéronefs de même que les Exploitants requièrent tous l'homologation s'ils doivent évoluer dans l'espace aérien RVSM. La CAA de l'Etat a la responsabilité de décrire leurs activités de régulation qui constitueront des preuves écrites montrant la diligence de la CAA de l'Etat en ce qui concerne les homologations en question.

2.3 Normes Appliquées

[Nom de l'Etat] est membre de l'APIRG et utilisera la 1^{ère} révision du TGL No.6 pour conduire l'homologation des aéronefs et des exploitants civils pour les exploitations RVSM (Voir Appendice A).

2.4 Activités prévues pour les Aéronefs / les Exploitants.

Un programme d'homologation a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan National RVSM de [Nom de l'Etat] (Voir appendice B). Le programme est subdivisé en deux activités principales :

(a) Activités d'information

Les exploitants et les autorités des Aéronefs d'Etat ont déjà été informés de l'homologation RVSM ainsi que des conditions requises de la surveillance à travers :

- Les AICs [donner les détails des AICs publiées et celles programmées à ce sujet].
- Les Séminaires/ateliers [donner les détails à propos des séminaires / ateliers déjà terminés et ceux qui sont programmés].
- Un groupe de travail formé d'Exploitants et des autorités d'aéronefs d'Etat a été créé pour discuter la mise en œuvre du RVSM. [Donner les détails relatifs au groupe de travail.]

(b) Activités d'Homologation

Ces activités sont décrites au point 2.5 ci-dessous.

2.5 Activités d'Homologation

Il y a deux domaines pour lesquels [Nom de l'Etat] dispose d'un processus d'homologation / de régulation établi :

(a) Homologation des Exploitants

Les Exploitants qui sont basés dans (Nom de l'Etat), et qui souhaitent effectuer des opérations dans l'Espace Aérien RVSM AFI adresseront leurs demandes à la CAA de l'Etat en vue d'obtenir l'homologation des exploitations (suivant la TGL No.6). La personne chargée de délivrer de telles homologations est [Insérer le titre et Nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères d'homologation – ces derniers devraient se baser sur l'établissement du respect des dispositions pertinentes du TGL No 6].

(b) Octroi de Certificats et Homologation des Aéronefs

Les exploitants (ou propriétaires) d'aéronefs enregistrés dans [Nom de l'Etat] adresseront leurs demandes de certificat et d'homologation à la CAA de l'Etat (suivant la TGL No 6). La personne chargée de délivrer de telles homologations est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères – ces derniers devraient se baser sur la création du respect des dispositions pertinentes du TGL No.6].

En plus, les Autorités militaires ont choisi de soumettre les aéronefs de transport militaire identifiés pour l'octroi du certificat et l'homologation RVSM. La responsabilité de ces tâches revient au Ministère de la Défense de [Nom de l'Etat]. Il a voté en faveur de la mise en œuvre des principes incorporés dans la 1^{ère} Publication du TGL No 6. La personne chargée de délivrer de telles homologations est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères d'homologation].

2.6 Assurance de la Qualité des Activités

Il est important de s'assurer que les activités d'homologation sont efficaces et conduisent aux aéronefs homologués qui soient capables de satisfaire aux conditions plus rigoureuses du maintien de la hauteur au sein de l'espace aérien RVSM AFI et des équipages de conduite qui se sont familiarisés avec les règles et les procédures du RVSM. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette capacité.

2.6.1 Surveillance des Performances du Maintien de la Hauteur Technique des Aéronefs.

L'ARMA a mis en place un Equipement de Surveillance de la Hauteur qui fournira la surveillance en cours d'une partie considérable de la flotte d'aéronefs dans la région du RVSM AFI. Les aéronefs ne répondants pas aux normes spécifiées seront signalés aux Autorités appropriées qui ont homologué les aéronefs pour les exploitations RVSM. Les Exploitants des aéronefs non – conformes seront également contactés. [Insérer le Nom de l'Autorité de l'Etat] s'occupera du suivi de tous les rapports de ce genre avec les Exploitants concernés. Cet examen se fera dans le cadre normal de l'octroi de certificat aux aéronefs et de la licence aux exploitants.

2.6.2 Surveillance des Erreurs Opérationnelles

L'agence Régionale de Surveillance AFI (ARMA) dispose d'un programme fixe et continu de collecte et d'évaluation des données des erreurs opérationnelles. Les renseignements sont obtenus des ACCs et des Etats en ce qui concerne les déviations de 300 ft ou supérieur de l'altitude opérationnelle. L'ARMA utilisera les données en tant que partie du Cas de Sécurité RVSM. Pour le moment, il n'a pas été créé de mécanismes pour informer les Etats appropriés des séries d'événements associés avec un exploitant ou une région d'espace aérien spécifique. Les mécanismes en question seront mis en place avant la mise en œuvre du RVSM.

En plus de ce qui précède, [insérer le Nom de l'Autorité de l'Etat] surveille et examine la navigabilité des aéronefs et les Licences des Exploitants aussi bien régulièrement qu'en réponse aux inquiétudes ou tendances identifiées.

2.7 Gestion des Risques Relatifs aux Aéronefs et aux Exploitants

Les accidents associés avec les processus de régulation et d'homologation ne sont pas normalement couverts dans les FHAs. Il est cependant approprié d'examiner dans la FHA AFI ces accidents qui sont associés avec les aéronefs, les équipages de conduite et les Exploitants. Les résultats de la FHA ne sont pas encore disponibles. Quand ils le seront, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier ces aspects où les circonstances locales diffèrent de celles supposées au niveau de la FHA AFI (Voir appendice C). Toutes les activités supplémentaires nécessaires à cause de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

3. FORMATION ATS

3.1 Introduction

Cette section est centrée sur les activités de formation ATS de [Nom de l'Etat] qui sont nécessaires pour s'assurer que le personnel opérationnel s'est familiarisé avec les procédures RVSM. En outre, des plus amples détails sont fournis en vue de montrer comment le programme de formation favorise et sous – tend la mise en œuvre sûre du RVSM.

3.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité associée avec la formation ATS est de montrer que tous les personnels pertinents ont reçu une formation appropriée en matière de procédures RVSM et qu'ils ont la compétence de mener des opérations dans un environnement RVSM.

3.3 Normes appliquées

Il n'y a pas de normes. Le contenu de la formation AFI fourni par l'AFI a été utilisé comme éléments indicatifs de référence pour l'élaboration du contenu de formation de [Nom de l'Etat]. Voir Appendice D.

3.4 Activités Prévus dans la formation ATS

Un programme de formation ATS a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans [insérer la référence aux documents appropriés]. Le programme détaillé est subdivisé en quatre activités principales et montre qu'il vise la formation de tous les contrôleurs qui sont détenteurs de licences dans les secteurs de l'espace aérien RVSM avant la Mise en œuvre de ce système en date du 20 janvier 2005.

3.4.1 Rôles et Responsabilités de Formation

Il a été identifié un personnel chargé de conduire, préparer et dispenser une formation RVSM au Personnel des Centres de Contrôle de Zone. [Inclure les noms, les postes exacts et les rôles de formation RVSM]

3.4.2 Contenu de la Formation

Le contenu de la formation fourni par l'ARPO servira de base au contenu des éléments de la formation de l'Etat. Ces éléments seront complétés par d'autres élaborés au niveau local. Tous les instructeurs désignés se familiariseront avec le contenu à enseigner.

3.4.3 Programme de cours

Un programme de cours sera élaboré à chaque ACC [Nom des ACCs et résumé de chaque programme de formation à inclure]. Le programme sera élaboré en collaboration étroite avec les superviseurs à chaque ACC. Tous les contrôleurs qui auront la responsabilité opérationnelle dans la région du RVSM AFI (càd au-dessus du FL 290) recevront cette formation. D'autres contrôleurs et personnels du fournisseur de la Circulation Aérienne se familiariseront au moins avec les exploitations RVSM et la façon dont il les affecte dans leurs tâches. Dans la mesure des possibilités, tous les contrôleurs d'une ACC recevront la formation complète sur le RVSM. Ceci dépend des contraintes opérationnelles et de ressources humaines.

3.4.4 Programme de Formation ACC

Les cours seront dispensés à chaque ACC selon les besoins. Les formations de suivi et de rappel seront dispensées si cela s'avère nécessaire.

3.5 Approbation du Programme de Formation RVSM

Il y a deux aspects de ces activités pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation. Il s'agit des aspects suivants :

3.5.1 Approbation du Contenu de la Formation

Tout le contenu de la formation ATS est soumis au contrôle rigoureux et des changements doivent être approuvés avant leur première utilisation. Le contenu de la formation RVSM est sujet à ce processus. La personne responsable de l'approbation du contenu de formation est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

3.5.2 Compétence des contrôleurs dans les Exploitations RVSM

Le changement vers le RVSM n'exige pas de changements à la licence ATC des contrôleurs (ou certificat de compétence). Cependant, le fournisseur ATS n'admet pas la responsabilité d'assurer que les contrôleurs sont capables de mener les exploitations RVSM. Pour s'acquitter de cette responsabilité, le superviseur de l'ACC concerné approuve le programme de formation RVSM pour chaque ACC. L'approbation du programme représente un engagement de la part de chaque ACC d'assurer que tout le personnel approprié reçoit une formation sur le RVSM et que cette formation exploite dans son entièreté le contenu de formation approuvé.

3.6 Assurance de Qualité de la Formation sur le RVSM

Il est important d'assurer que la Formation ATS dans le domaine des exploitations RVSM est efficace et comprise par les contrôleurs. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

3.6.1 Utilisation du contenu AFI comme Eléments Indicatifs.

Le contenu AFI a été élaboré par les Services de navigation du Trafic Aérien (ATNS) en Afrique du Sud et il a été soumis à une révision approfondie dans le cadre du Programme RVSM. Ce contenu constitue le fondement du contenu de la formation élaboré pour le programme de formation RVSM de l'Etat.

3.6.2 Instructeurs ATC

La responsabilité de l'élaboration et la livraison de la formation revient à [insérer le (s) Nom (s) et les rôles]. Ce sont des instructeurs de formation expérimentés qui sont détenteurs de licences d'Instructeurs de formation sur le tas (OJT). [Des preuves supplémentaires de leurs expériences pourraient être présentées ici]. Ils se sont familiarisés avec les procédures RVSM. [Insérer le (s) nom(s) a suivi le Cours de Formation AFI sur le contenu de formation RVSM [insérer les dates]]. Ils assureront à leur tours que tous les autres instructeurs désignés se familiarisent avec le contenu en question et qu'ils le comprennent.

3.6.3 Examen du Contenu de la Formation

Le personnel opérationnel et de gestion de chaque ACC examinera le contenu avant sa première utilisation. Les commentaires relatifs à cet examen seront gardés dans les archives et le contenu sera amendé convenablement.

3.6.4 Programme de Formation Respectant les Délais

Le fournisseur ATS reconnaît sa responsabilité pour la compétence des contrôleurs dans la conduite de opérations dans la région du RVSM AFI. Par conséquent, il s'assurera que :

- Le programme de formation accorde aux contrôleurs du temps suffisant pour suivre l'un des cours après avoir terminé leurs devoirs opérationnels,
- Que les données correctes concernant la participation au cours sont conservées (y compris le temps passé sur les simulateurs de formation), et
- Les contrôleurs sont encouragés à demander des éclaircissements, et au besoin une formation plus approfondie sur les aspects qu'ils n'ont pas bien compris.

3.6.5 Programme de Formation Interactif

Une interaction spécifique sera encouragée à travers un questionnaire à propos des impressions qu'on a sur le cours. Le questionnaire demandera aux participants leurs avis sur la qualité et la facilité de compréhension du cours. Ces avis seront exploités par les instructeurs et les planificateurs du cours et ils les aideront à l'améliorer. Deuxièmement, le contenu sera présenté d'une manière interactive et l'interaction avec les participants sera encouragée. Les domaines où il y a des difficultés à assimiler /comprendre le contenu seront identifiés en faisant recours aux participants et ils seront examinés cas par cas ou en fonction des groupes à travers des explications et une formation supplémentaires si nécessaire.

3.6.6 Formation de Rafraîchissement.

La formation RVSM pourrait, à travers les contraintes opérationnelles et celles liées au personnel, être dispensée à un contrôleur plus de 6 mois avant le RVSM. Dans de telles circonstances, il sera organisé, au cours des semaines précédant la mise en œuvre, une formation de rafraîchissements afin que les participants se rafraîchissent la mémoire sur ce qu'ils avaient appris au sujet du cours.

3.7 Gestion des Risques relatifs à la Formation ATS

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques de sécurité associés avec une formation insuffisante ou inadéquate sont identifiés et, selon le cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le programme RVSM AFI, il y a l'engagement à effectuer une Evaluation des accidents de fonctionnement (FHA) qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles actuellement pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises comme conséquence de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

4. EQUIPEMENT ATS

4.1 Introduction

Cette section traite les changements sur l'équipement ATS requis pour les Exploitations RVSM et décrit le programme d'activités qui a été mis en place pour opérer les changements en question. En plus, de plus amples détails sont donnés en vue de montrer que ces changements seront bien terminés et sous-tendront la mise en œuvre sûre du RVSM.

4.2 Conditions de Sécurité

La condition de sécurité est de montrer qu'on a réussi à faire les modifications sur l'équipement ATS et qu'elles ont été approuvées pour utilisation opérationnelle.

4.3 Normes appliquées

Le Document Technique 7030/4 de l'OACI (appendice E) donne les normes des procédures. L'ARPO a élaboré un manuel ATC AFI qui est consistant avec le document 7030/4 et elle donne des renseignements supplémentaires. Voir l'Appendice G. Ce dernier document donne la base des changements sur l'équipement ATS qui sont requis pour la Région RVSM AFI.

4.4 Changements Prévus sur l'Équipement ATS

[Nom de l'Etat] a élaboré un programme des changements sur l'équipement ATS en vue de soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans [insérer la référence au Plan National RVSM]. Ce programme détaillé montre qu'il vise à compléter les changements sur l'équipement ATS bien avant la mise en œuvre du RVSM en date du 20 janvier 2005. [Il faut insérer les dates et les calendriers stricts requis de chaque Etat pour résumer les plans d'urgence qui ont été élaborés en vue de réduire le risque de glissement de dates]. Dans [Nom de l'Etat], les changements sont requis pour le Traitement de la Date de Vol (FDP), le Traitement des données Radar (RDP), l'Affichage, la bande de vol et les systèmes d'Interchange de Données par Ordinateur (OLDI). Les Modifications de logiciel sont requises pour tous ces systèmes pour s'assurer qu'ils sont compatibles avec le manuel ATC pour le RVSM. Le fournisseur ATS de l'Etat [insérer le Nom du Fournisseur ATS] a un contrat avec un fournisseur extérieur qui effectuera les changements nécessaires aux systèmes ci-haut évoqués. Le contractant fera les changements aux systèmes et il les essaiera. Dès après le bon aboutissement de ces essais, le fournisseur ATS acceptera le programme modifié.

4.5 Approbation des Activités

Il y a deux aspects de ces changements d'équipement ATS pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation.

4.5.1 Equipement ATS Modifié

A l'exception des mises à jour mineures du logiciel, tous les changements exigent l'approbation de la [CAA de l'Etat] avant leur installation aux ACCs. La personne responsable est [insérer le titre et le nom]. Il approuvera les modifications sur l'équipement ATS avant l'installation. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation].

4.5.2 Equipement ATS Modifié pour Usage Opérationnel aux ACCs.

Les changements sur l'équipement ATS doivent être installés de façon satisfaisante à chaque ACC. L'acceptation des changements installés est requise par la [CAA de l'Etat] à chaque ACC. La personne responsable est [insérer le titre et le nom]. Il approuvera l'équipement à chaque ACC avant son utilisation opérationnelle. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation ou les termes de référence de la personne responsable, au cas où ils sont disponibles et selon les cas].

4.6 Assurance de Qualité des Changements de l'Équipement ATS

Il est important de s'assurer que les changements se sont bien effectués, c'est-à-dire qu'ils mettent en œuvre complètement les conditions requises convenues ; et ils sont entièrement compatibles avec les systèmes et pratiques à chaque ACC. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de la réussite des changements sur l'équipement ATS.

4.6.1 Conditions Requises Fonctionnelles

Il a été élaboré des Conditions Requises fonctionnelles pour le changement [c'est l'Etat qui doit fournir les références] et les changements délivrés seront jugés en fonction des conditions en question. Ces conditions requises faisaient partie intégrante des spécifications convenues avec le contractant.

4.6.2 Elaboration du Logiciel

Les contractants ont élaboré des processus de modifications du logiciel nécessaires aux exploitations RVSM. Il s'agit des procédures internes du contractant et elles ont été mises en place pour quelque temps [fournir les références à ces procédures].

4.6.3 Logiciel Elaboré

Le logiciel élaboré passera une série de tests et les essais d'usage avant son exploitation. Chacune des conditions requises fonctionnelles sera formellement testée en fonction des critères d'acceptation convenus [les références aux critères d'acceptation sont à fournir ici].

4.6.4 Interface de la Machine Humaine

Les contrôleurs évalueront, comme partie de la formation RVSM, l'Interface de la Machine Humaine (HMI). Les réactions seront recueillies auprès des participants aux cours quant à l'utilisation facile et à la clarté du HMI.

4.7 Gestion des Risques des Changements sur l'Équipement

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques associés avec des équipements ATS faibles ou inadéquats sont identifiés et, selon le cas, qu'ils soient évalués comme raisonnablement minimes.

Dans le programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de Fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas actuellement disponibles pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans le cadre de la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises comme résultat de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

5. PROCEDURES

5.1 Introduction

Cette section identifie les changements requis sur les Procédures ATS pour la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI et visant à mettre en œuvre de nouvelles procédures dans chaque ACC. En plus, elle donne de plus amples détails pour montrer comment ces activités sous-tendent la mise en œuvre sûre du RVSM.

5.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité est de montrer que les changements aux procédures ATS ont été approuvés pour exploitation. Il est requis de donner l'assurance pour montrer que les nouveaux changements sont appropriés ; qu'ils ne causent pas d'accroissement excessif du volume de travail des contrôleurs et des équipages de conduite ; et qu'ils ont été coordonnés avec d'autres organisations.

5.3 Normes appliquées

Le document 7030/4 de l'OACI fournit les normes. L'AFI a élaboré un manuel ATC qui est consistant avec le document 7030/4 de l'OACI et fournit plus d'accroissement de sa mise en œuvre dans la région AFI.

5.4 Procédures RVSM ATS

Un programme d'activités a été mis en place pour élaborer et coordonner les changements de procédures ATS. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan National RVSM de [nom de l'Etat]. Le programme est subdivisé en ces activités principales suivantes :

5.4.1 Coordination des Autorités des aéronefs d'Etat.

Les aéronefs d'Etat dans [Nom de l'Etat] n'ont aucune restriction d'opérations entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 et n'exigent pas de procédures ou une coordination spéciales. Les aéronefs d'Etat effectueront des vols dans le cadre de l'utilisation flexible de l'espace aérien et en collaboration avec les Autorités Civiles. La mise en œuvre du RVSM impose potentiellement des conditions supplémentaires à la fois aux Etats et aux Autorités Civiles. Un comité de coordination [insérer le Nom] a été constitué avec ces Autorités d'Aéronefs d'Etat pour s'assurer que des procédures satisfaisantes sont élaborées et que les normes supérieures de coopération et de coordination se poursuivent suite à la mise en œuvre du RVSM.

5.4.2 Coordination avec l'ACC adjacent

Les changements sur les procédures requises pour le RVSM à un ACC devront être coordonnés avec les ACCs adjacents. Des nouvelles lettres (ou lettres amendées) d'accord (LoAs) sont requises. Le chef du fournisseur ATS est responsable de conclure les accords nécessaires.

5.4.3 Changements du Manuel des Opérations ATS U

Chaque ACC devra changer son Manuel des Opérations ATSU en vue d'y inclure les changements à la suite du RVSM. Ceci est la responsabilité de la gestion ACC. Les changements incluront ces changements appropriés à cause des nouvelles Lettres d'Accord, et tous les accords avec les Autorités de l'Etat concernant l'usage de l'Espace Aérien RVSM par les aéronefs d'Etat.

Les activités du Programme National RVSM reconnaissent les liens entre les modifications de l'espace aérien, qui doivent précéder les changements de procédures ainsi que la préparation d'une formation ATC RVSM qui ne pourrait être totalement terminée que si les nouvelles procédures sont disponibles.

5.5 Approbation des Changements des Procédures ATS

Il y a deux aspects de ces changements sur les activités de procédures pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation.

5.5.1 Approbation du Manuel des Opérations ATSU

Tout changement au Manuel des Opérations ACC est soumis au contrôle strict. Tous les changements doivent être approuvés avant d'être exploités. La personne responsable est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Il approuvera les changements au manuel pour exploitation. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

5.5.2 Accords Amendés de l'ACC (LoAs)

Les changements aux LoAs sont approuvés (signés) par les superviseurs ACC des deux centres. Pour les ACCs à l'intérieur de (Nom de l'Etat), l'approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

En plus, dans [Nom de l'Etat], il y a la politique d'exiger des signatures supplémentaires des autorités supérieures, lorsque l'ACC adjacent ou sous adjacent se trouve dans un autre Etat. Dans [Nom de l'Etat], le Directeur Général / CEO de la CAA signe. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation ou les termes de référence de la personne responsable selon le cas].

5.6 Assurance de la Qualité pour les Changements de Procédures ATS

Il est important de s'assurer que les changements sur les Procédures ATS sont appropriés et qu'ils ont été effectués de manière professionnelle. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de ceci.

5.6.1 Eléments de l'OACI et de l'AFI

Les documents 7030/4, 9574 et le Manuel ATC AFI pour le RVSM ont été soumis à un examen et une élaboration approfondis et ils fournissent une base définitive à ces changements.

5.6.2 Examen du Personnel Opérationnel

Le personnel Opérationnel à chaque ATSU examinera les Manuels des Opérations ATSU. Les commentaires tirés de cet examen seront classés et, lorsque cela convient, le manuel sera modifié.

5.6.3 Processus de Contrôle des Lettres d'Accord . Toutes les Lettres d'Accord (LoAs) dans [Nom de l'Etat] sont soumises à un examen approfondi. Dans [Nom de l'Etat], cet examen inclut le personnel chargé de la politique de l'Espace Aérien et le personnel opérationnel ACC.

5.6.4 Simulation des changements de Procédures et de Plan de l'Espace Aérien

[Nom de l'Etat] dispose d'une capacité de simulation informatisé. Les changements du plan de l'espace aérien et l'utilisation des procédures RVSM seront soumis à des simulations. La simulation valide l'utilisation de nouvelles procédures RVSM et les changements de l'espace aérien. [Insérer les dates des simulations, leurs contraintes et objectifs].

5.7 Gestion des Risques Liés aux Procédures ATS

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques de sécurité associés avec des procédures ATC mauvaises ou inadéquates sont identifiés et, selon les cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le Programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de Fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue le risque associé à de tels accidents. Les résultats de la FHA ne sont pas actuellement disponibles pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de cet examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées par la FHA. Toutes les activités supplémentaires, requises comme conséquence de l'examen en question, figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour au présent plan de sécurité.

6. PLAN DE L'ESPACE AERIEN

6.1 Introduction

Cette section traite des activités du plan de l'espace aérien dont on a besoin pour s'assurer de la conduite sûre et efficace des opérations. En plus, elle fournit de plus amples détails pour montrer comment ces changements de l'espace aérien sous-tendent la mise en œuvre sûre du RVSM.

6.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité associée avec les changements de plan de l'espace aérien est de montrer comment les changements sont appropriés et sont consistants avec l'exploitation sûre du RVSM dans la région AFI.

6.3 Normes appliquées

Quoique ce soit la meilleure pratique de simuler de tels changements en vue de montrer à la fois l'impact sur les courants de trafic et le volume du travail des contrôleurs, il n'existe pas de normes applicables pour faire l'évaluation des changements proposés.

6.4 Changements Prévus sur le Modèle d'Espace Aérien

Un programme de changements de modèle d'espace aérien a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan national RVSM de [nom de l'Etat]. Il y a plusieurs changements sur le modèle d'espace aérien qui ont été proposés pour soutenir la mise en œuvre efficace du RVSM. Ces changements incluent :

- (a) Des changements concernant les points de pénétration, de compte rendu et de sortie en vue de minimiser la congestion éventuelle à ces points;
- (b) Des changements sur le **DFL**, s'il est actuellement considéré comme un niveau RVSM ;
- (c) Un nouveau plan d'allocation des niveau de vol ;
- (d) La re-sectorisation de l'espace aérien supérieur afin de permettre l'augmentation de la capacité dans l'espace aérien supérieur pour profiter des nouveaux niveaux de vol RVSM ;
- (e) Certaines modifications afin de permettre davantage de tracés d'itinéraires directs. Certains de ces changements doivent être convenus avec les ACCs en rejoignant les Etats et apparaissent dans le processus de changements des Lettres d'Accord décrit dans la section 5.3 ci-dessus.

6.5 Approbation des Changements de Modèle d'Espace Aérien

Il y a deux aspects de ces activités de modèle d'espace aérien pour lesquels [Nom de l'Etat] reconnaît la responsabilité et a élaboré un processus d'approbation.

6.5.1 Approbation des changements

Toutes les questions de modèle d'espace aérien sont soumises au contrôle strict de changement et doivent être approuvées avant leur première exploitation. La personne responsable [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement] approuvera les changements. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

6.5.2 Changement Inclus dans les Lettres d'Accord selon les Nécessités

Ce processus d'approbation est décrit ci-dessus dans la section 5.5.

6.6 Assurance de Qualité du Modèle d'Espace Aérien

Il est important de s'assurer que les changements de modèle d'espace aérien sont efficaces. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

6.6.1 Utilisation des simulations

Les simulations ont été effectuées [insérer le référence ici]. Les études montrent que les changements de modèle d'espace aérien sont efficaces dans le cadre des opérations RVSM. La simulation montre que les contrôleurs peuvent gérer en sécurité les exploitations RVSM.

6.6.2 Examen des Changements d'Espace aérien

Les changements de modèle d'espace aérien RVSM proposés sont examinés d'une façon approfondie par le personnel de gestion dans chacun des ACCs. Les commentaires relatifs à cet examen seront classés et au besoin le manuel sera modifié.

6.7 Gestion du Risque de Changement de Plan de l'Espace Aérien

Une partie – clé de la Gestion de la Sécurité est que les risques de sécurité associés avec les changements insuffisants ou inadéquats du plan de l'espace aérien soient identifiés et, selon les cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une évaluation des accidents de fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles actuellement pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires, requises comme conséquences de cet examen, figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

7. PASSAGE AU RVSM

7.1 Introduction

Le passage au RVSM est le processus de gestion de la conversion réelle de l'ATS d'un environnement de séparation de 2000 ft (CVSM) à un environnement de 1000 ft (RVSM). Il couvre les changements pendant les quelques heures avant le passage au RVSM en date du 20 janvier 2005 et les premières heures qui suivront ce passage vers le RVSM. Le passage en question est l'aspect opérationnel – clé du compte à rebours vers la mise en œuvre du RVSM. Cette section confirme que l'impact opérationnel du passage au RVSM a été étudié et qu'il existe des plans d'urgence. Elle donne les détails qui montrent comment cette activité de revêtement soutient et sous-tend la mise en œuvre sûre du RVSM.

7.2 Condition Requise de la Sécurité

La condition requise de la sécurité est de montrer que les procédures spéciales de passage au RVSM ont été approuvées pour exploitation. Il faudrait donner l'assurance que les procédures et modes inverses des opérations sont en place.

7.3 Normes Appliquées

[Nom de l'Etat] utilisera le plan du compte à rebours RVSM AFI comme la base de son propre plan de compte à rebours. Voir l'Appendice F.

7.4 Prévision du Passage au Nouveau Système

Il faut prévoir les activités permettant le passage sûr et efficace au RVSM, Les détails de cette planification d'activités sont trouvables dans [insérer la référence]. Le plan suppose que les activités de compte à rebours AFI identifieront la meilleure façon de gérer le passage du CVSM au RVSM. Le plan d'activités de [Nom de l'Etat] est centré sur la mise en place des renseignements et des procédures spéciales pour ses ACCs et l'élaboration des mesures convenables et les niveaux de ressources humaines pour la période de passage au RVSM.

7.5 Approbation des Plans de Passage au Nouveau Système

Il y a un aspect de ce passage au nouveau système pour lequel [Nom de l'Etat] admet sa responsabilité et a élaboré un processus d'approbation.

7.5.1 Approbation des Procédures Spéciales Elaborés pour Chaque ACC.

Ces procédures spéciales ATS (devant couvrir le passage au nouveau système) exigeront une approbation avant leur exploitation juste comme n'importe quelle autre procédure ATS. La personne responsable est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Il approuvera le contenu pour exploitation et l'approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation]

7.6 Assurance de la qualité lors du Passage au Nouveau système

Il est important de s'assurer que la planification du passage au nouveau système est efficace. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

7.6.1 Contenu du Compte à rebours AFI

Le contenu AFI sur le processus de compte à rebours est en train d'être élaboré et les aspects du passage au nouveau système sont une partie – clé identifiée du processus de compte à rebours. Le présent contenu AFI a été soumis à une analyse approfondie.

7.6.2 Examen des Procédures de Passage au Nouveau système

Le personnel opérationnel et de gestion à chaque ACC examinera le contenu. Les commentaires sur cet examen seront classés et le contenu sera amendé convenablement.

7.7. Gestion des Risques Associés au Passage au RVSM

Une partie – clé de la gestion de la sécurité est que les risques associés à la Transition vers le RVSM soient identifiés et présentés comme étant suffisamment bas. Il y a dans le Programme RVSM AFI un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de fonctionnement (FHA) (qui identifie et évalue le risque associé à de tels accidents) . Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles pour les Etats actuellement. Lorsqu'ils le seront, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de cet examen est d'identifier ceux des aspects où les circonstances sur place sont différentes de celles supposées au niveau de la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises en tant que résultat de l'examen en question seront mises sur la liste de mesures prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

8. SURVEILLANCE ET EXAMEN DE LA SECURITE OPERATIONNELLE RVSM

8.1 Introduction

Cette section identifie les activités requises de la surveillance des performances de sécurité des opérations RVSM par [Nom de l'Etat] dans l'après – mise en œuvre du système.

8.2 conditions Requises de Sécurité

La condition requise de sécurité est de fournir une surveillance appropriée des Performances Opérationnelles de sécurité de l'ATS dans l'application du RVSM.

8.3 Normes appliquées

Il n'existe pas de normes appropriées

8.4 Activités de Surveillance

Les arrangements de surveillance de l'après – mise en œuvre ne sont pas encore déterminées. Cette détermination fait partie de l'élaboration des arrangements de l'après – mise en œuvre. Dans [Nom de l'Etat] ceci sera pris comme un aspect de l'élaboration des arrangements du compte à rebours au niveau national.

Il y a deux activités – clés :

- (a) surveillance de la Sécurité des Performance ATS

Ces arrangements constitueront un aspect spécifique de la surveillance normale des performances de sécurité par l'Etat.

(b) Compte rendu des Erreurs Opérationnelles

[Nom de l'Etat] s'engage à fournir des données des erreurs opérationnelles signalées par les contrôleurs dans les ACCs. L'Etat fournit déjà ce renseignement en tant que partie de sa contribution au cas de Sécurité de l'Avant -Mise en œuvre dans la Région AFI.

Les données fournies sont utilisées, avec celles obtenues des autres Etats RVSM, dans l'évaluation du risque probable de collision dans la Région AFI. En plus, [Nom de l'Etat] évaluera ces données fournies par ses propres ACCs et prendra les mesures qui conviennent.

8.5 Homologations

Le processus d'homologation pour l'élaboration de tels arrangements de surveillance n'est pas encore déterminé.

8.6 Assurance de Qualité

[Nom de l'Etat] élaborera des arrangements de surveillance qui satisfont aux conditions requises de sécurité pour surveiller la performance opérationnelle. Cependant, comme les arrangements n'ont pas encore été déterminés, il n'est pas possible pour le moment d'identifier les conditions requises ce qui concerne les aspects de ces arrangements qui donnent confiance dans la réalisation de la qualité.

8.7 Gestion des Risques

Les arrangements de surveillance aideront à gérer les risques opérationnels et ne présentent pas de risques additionnels.

LISTE RECAPITULATIVE DES PREPARATIFS DE MISE EN OEUVRE DU RVSM

ETAT/PAYS:

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Programme de mise en oeuvre						
1. Programme de mise en oeuvre du RVSM- Date butoir : 20 Janvier 2005						
	Le plan/programme national de mise en oeuvre du RVSM est-il concilié avec le plan de mise en oeuvre régional AFI ?					Conclusion: ARTF 4/5
	Votre administration a t-elle effectué son programme d'homologation RVSM des aéronefs et des exploitants?					Conclusion: ARTF 4/7
	Votre administration a t-elle soumis son plan/programme national de mise en oeuvre du RVSM au Bureau du Programme Régional de l'OACI?					Conclusion: ARTF 4/11
	Votre plan/programme national de mise en oeuvre du RVSM a t-il pris en considération les besoins des usagers?					Doc. 9574 Chap 3 Plan RVSM National

Statut:

D:

Date Cible

NA: Pas applicable

NE: Pas évalué

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Programme de mise en oeuvre						
	Votre administration a-t-elle déjà défini l'état de navigabilité RVSM de la flotte aérienne nationale?					Doc. 9574 Chap 3, para 3.3. Conclusions: ARTF4/11 & ARTF 4/12
	Votre administration a-t-elle distribué le programme national de mise en oeuvre du RVSM à tous les partenaires?					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle nommé le directeur/superviseur national du programme de mise en oeuvre du RVSM?					Conclusion: 4/3 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle nommé un superviseur ATS responsable de la gestion du sous-programme ATM dans le cadre RVSM?					Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle nommé le responsable du sous-programme « Navigabilité » des aéronefs?					Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle nommé le responsable du sous-programme « sécurité RVSM »?					Conclusion: 4/18 Plan RVSM National
	Est-ce que la mise en oeuvre du RVSM deviendra effective dans votre espace aérien à la date convenue pour la région AFI?					Conclusion : ARTF 4/5

Statut:

D:

Date Cible

NA: Pas applicable

NE: Pas évalué

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Programme de mise en oeuvre						
	Votre administration a-t-elle publié les procédures applicables aux aéronefs dans l'espace RVSM ?					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle pensé à mettre en place des procédures applicables aux aéronefs d'Etat non-RVSM opérant dans l'espace aérien RVSM?					Conclusion: ARTF 4/9 Doc 7030/4 de l'OACI Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle évalué l'impact de la mise en oeuvre du RVSM sur les systèmes ATC automatisés et les plans de perfectionnement/ modification?					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	Les règles/ règlements relatifs à la mise en oeuvre du RVSM ont-ils été élaborés/publiés?					Conclusion: ARTF 4/8
	Le document "JAA Temporary Guidance Leaflet (TGL) 6" ainsi que le document "FAA 91" relatifs à l'homologation RVSM des aéronefs et des exploitants ont-ils été adoptés par votre administration?					Conclusion : ARTF 4/7
	La Circulaire consultative RVSM a-t-elle été retenue pour application en matière d'homologation des aéronefs et des exploitants?					Conclusion: ARTF 4/7

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Programme de mise en oeuvre						
	Votre administration a-t-elle établi une base de données nationales RVSM pour les aéronefs homologués?					Doc. 9574 Conclusion: ARTF 4/4
	Les certificats d'homologation ont-ils été octroyés aux aéronefs et/ou exploitants immatriculés dans votre pays?					Conclusion: ARTF 4/12
	Une autorisation est-elle délivrée sous forme de lettre lorsqu'une homologation RVSM est accordée à chaque aéronef individuellement?					
	Le formulaire ARMA a-t-il été rempli en vue d'informer l'Agence ARMA du statut d'homologation RVSM ou du retrait de l'homologation ?					Conclusion: ARTF 4/4
	Les éléments indicatifs concernant la mise en oeuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 M (1000 FT) entre FL290 et FL410 inclus ont-ils été adoptés pour application dans la région AFI ?					Conclusion: ARTF 4/4
	Est-ce que le concept opérationnel a été préparé pour application dans la région AFI?					APIRG/14, Conclusion 14/21

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Programme de mise en oeuvre						
	La législation nationale pour la mise en oeuvre du RVSM a t-elle été promulguée???					Doc. 9574 Conclusion: ARTF 4/8
	L'AIC devant informer les partenaires de la date de mise en oeuvre du RVSM a t-elle été publiée anticipativement à cette date?					Conclusion: ARTF 4/11
	Votre administration serait-elle dans le processus de diffuser la législation et toute autre documentation RVSM par les moyens appropriés?					Conclusion: ARTF 4/11
	Votre administration aurait-elle pu analyser l'impact qui pourrait résulter de la mise en oeuvre du RVSM si la documentation y relative n'était pas prise en considération?					Conclusion: ARTF 4/18

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Exploitation & Navigabilité RVSM						
2. Exploitation & Navigabilité RVSM	Votre administration a-t-elle préparé le programme national d'homologation RVSM pour les aéronefs et les exploitants?					Doc. 9574 Chap 4.2 Conclusion: ARTF 2/8 & ARTF 4/11
	Le programme précité couvre-t-il, séparément, l'homologation de la navigabilité des aéronefs (y compris les modifications et les réparations importantes) et de l'exploitation?					Doc. 9574 Chap 4 Plan RVSM National
	Ledit programme sera-t-il accompli bien avant la date de mise en œuvre du RVSM, à savoir : le 20 Janvier 2005?					Plan RVSM National APIRG/14, Conclusion: 14/21
	Votre administration a-t-elle adopté la version corrigée de TGL6 pour l'homologation des aéronefs et des exploitants en vue des opérations RVSM?					Doc. 9574 Chap 4 Conclusion : ARTF 4/7
	Votre administration a-t-elle promulgué la législation nationale RVSM concernant l'homologation des aéronefs/exploitants?					Doc. 9574 Chap 4 Conclusion: ARTF4 2/8 & ARTF 4/8
	Votre administration a-t-elle publié le programme d'entretien approprié à la navigabilité RVSM?					Doc. 9574 Chap 5, Plan RVSM National

Statut:

D:

Date Cible

NA: Pas applicable

NE: Pas évalué

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Exploitation & Navigabilité RVSM						
	Votre administration a t-elle élaboré une base de données pour les aéronefs homologués RVSM ?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF4 4/11 Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle terminé l'évaluation des préparatifs nécessaires à l'homologation RVSM des aéronefs ?					Conclusion: ARTF4 4/12
3. Instruction RVSM en matière d'exploitation & navigabilité (OPS/AIR)	Votre administration a t-elle préparé un programme de formation du personnel dans le domaine OPS/AIR?					Doc. 9574 Chap 4/5 Conclusion: ARTF 4/6 & ARTF 4/11
	Le programme ci-dessus s'applique t-il, séparément, à l'homologation de la navigabilité des aéronefs (y compris des modifications et des réparations majeures) et de l'exploitation (homologation des procédures et programme d'instruction pour exploitants)?					Doc. 9574 Chap 4 Conclusion : ARTF 4/7
	Le programme sera t-il achevé avant la mise en oeuvre du RVSM à la date du 20 Janvier 2005? Si tel était le cas, en sera t-il autant pour la mise au point du programme d'instruction?					APIRG/14, Conclusion 14/21

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Exploitation & Navigabilité RVSM						
	Ce programme comprendra t-il des éléments d'enseignement RVSM du domaine OPS/ AIR?					
	Quelle est la documentation utilisée par l'administration dans la préparation du cours d'instruction RVSM?					
	Est-ce que ce cours d'instruction a été approuvé au niveau des autorités appropriées?					
	Combien de phases envisage t-on pour cette instruction ?					
	Une formation pratique en cours d'emploi (OJT) a t-elle été prévue ? Sera t-elle complétée avant la date de mise en oeuvre du RVSM?					
	L'administration veille t-elle à ce que la formation du personnel sera bien appropriée au système et qu'elle sera effectuée de manière intellectuelle?					
	Les instructeurs OPS/AIR qui seront employés pour cette formation ont-ils une expérience suffisante?					
	Ces instructeurs OPS/AIR sont-ils également qualifiés pour dispenser l'enseignement OJT?					

Statut:

D:

Date Cible

NA: Pas applicable

NE: Pas évalué

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Exploitation & Navigabilité RVSM						
	Votre administration est-elle en mesure de s'assurer que la durée de la formation est ou sera proportionnelle à l'instruction qui sera ou aura été donnée??					
	La formation comprend-elle des cours de perfectionnement, au cas où cela s'avérerait nécessaire?					
	Votre administration a-t-elle analysé l'impact qui pourrait se produire lors de la mise en oeuvre du RVSM au cas où les besoins en formation du personnel n'étaient pas pris en considération?					

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
4. Modification de Structure de l'Espace Aérien	Votre administration a t-elle mis en oeuvre le Plan RVSM National?					Conclusion: ARTF 4/3 Plan National RVSM
	Votre administration mettra t-elle en œuvre le RVSM dans l'espace aérien comme mandaté par AFI ?					
	Votre administration a t-elle déjà identifié de nouveaux points d'entrée/sortie en rapport avec l'espace aérien RVSM ?					Doc. 9574 Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle identifié des modifications à apporter au réseau actuel des routes ATS ?					Doc. 9574 Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle désigné les espaces aériens de transition entre l'espace RVSM et l'espace non-RVSM?					Doc. 9574 Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle identifié des changements dans la sectorisation de l'espace aérien pour les besoins du RVSM?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: 2/13
	Au cas où cela était le cas, se pourrait-il que la structure de l'espace aérien fasse l'objet de simulatios ?					Doc. 9574 Plan RVSM National

Statut:

D:

Date Cible

NA: Pas applicable

NE: Pas évalué

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
5. Procédures ATC	Votre administration a t-elle identifié des changements dans la coordination civile/militaire?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF 4/2
	Est-ce que votre administration prend en considération la gestion des courants de trafic dans votre pays ?					
	Votre administration a t-elle adopté le Tableau des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI en ce qui concerne l'assignation des niveaux de croisière dans l'espace RVSM?					Annexe 2 Conclusion : ARTF 2/13
	L'administration a t-elle élaboré des procédures adéquates applicables dans des situations d'urgence nationale?					Doc. 9574 Chap 5 Doc 7030/4 Conclusion: ARTF 4/9 Plan RVSM National
	Ces procédures ont-elles été vérifiées comme il faut pour pas que la sécurité des opérations aériennes ne soit compromise?					Doc. 9574 Chap 3
	Votre administration s'est-elle servi des éléments indicatifs de l'OACI lors de la préparation de ces procédures?					Conclusion: ARTF 2/13 Plan RVSM National
	Les procédures d'urgence ainsi que la phraséologie correspondante ont-elles été incorporées dans le Manuel d'exploitation des organes ATS ?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF 2/13 Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
	Les procédures ATC ont-elles été inspectées par le personnel opérationnel des organes ATC?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF 3/6 (Plan RVSM National)
	Les procédures applicables aux services ATS adjacents ont-elles été convenablement coordonnées, approuvées et incorporées dans les lettres d'accord opérationnelles?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	Les procédures ci-dessus et la phraséologie correspondante ont-elles été soumises aux exercices de simulation?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion :AR TF 3/6 Plan RVSM National
	Les procédures ATC du domaine RVSM sont-elles en train de se faire diffuser par des moyens appropriés?					Conclusion: 4/11
	Votre administration a-t-elle analysé l'impact qui résulterait de la mise en oeuvre du RVSM si les changements prescrits n'étaient pas tenus en considération?					Doc. 9574 Chapitres 3 et 5. Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
6. Equipement ATC	Votre administration possède t-elle un plan de modification de l'équipement ATC par suite de l'introduction du RVSM?					Doc. 9574 Chap. 5 Conclusion: ARTF 2/13 Plan RVSM National
	Votre administration s'est-elle assurée que les modifications subies par l'équipement ATC sont appropriées ?					Doc. 9574 Chap. 3 Conclusion: ARTF 4/11
	Ces modifications se limitent-elles au FDPS?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Ces modifications se limitent-elles au RDPS?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Les changements évoqués se limitent-ils à la représentation visuelle?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Les changements se limitent-ils au STCA?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Les changements se limitent-ils au MTCA?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National)
	Les changements se limitent-ils aux systèmes de programmation logicielle?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Les changements se limitent-ils aux simulateurs ATC?					Doc. 9574 Chap. 3 Plan RVSM National
	Votre administration dispose t-elle d'un plan d'urgence applicable en cas de retard subi dans la mise à jour de l'équipement ATC?					Doc. 9574 Chap. 5

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
7. Cours d'instruction RVSM pour Contrôleurs	Existe-t-il un programme de formation qui a été préparé pour les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO)?					Doc. 9574 Chap. 5 Conclusion: ARTF 3/6
	Le programme en question s'adresse-t-il aux conditions de tout le personnel ATC?					Doc. 9574 Chap. 5 Conclusion: ARTF 4/11
	Ledit programme de formation sera t-il achevé avant la date de mise en oeuvre du RVSM , à savoir le 20 Janvier 2005? Dans un tel cas, veuillez indiquer la date finale du programme de formation.					APIRG/14, Conclusion 14/21 Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Est-ce que le programme considère aussi les aspects relatifs aux responsabilités des ATCOs?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Le programme dispose-t-il de la matière d'enseignement RVSM?					Doc. 9574 Chap. 5 Conc. ARTF 2/13 Plan RVSM National
	Quelle est la documentation utilisée par l'administration pour développer la théorie RVSM?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	La matière d'enseignement a t-elle été préparée sous le contrôle strict et avec l'approbation des organes opérationnels ou du centre de formation correspondant?					Doc. 9574 Chap. 5 Conclusion: ARTF 3/6 Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
	La partie OJT de la formation a t-elle été incorporée dans le programme? Quand est-ce que ce programme prendra fin?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Votre administration veille t-elle à ce que la formation du personnel est objective et qu'elle dispensée de manière intellectuelle?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Les instructeurs possèdent-ils de l'expérience et des connaissances suffisantes en exploitation du RVSM ?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Les instructeurs sont-ils employés dans le domaine de la formation ou sont-ils qualifiés pour dispenser la formation OJT?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Votre administration est-elle en mesure de confirmer si le temps nécessaire a été alloué ou utilisé pour assurer une formation appropriée?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Votre administration prévoit-elle l'établissement des cours de perfectionnement?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle analysé l'impact auquel elle pourrait faire face dans la mise en oeuvre du RVSM si les besoins en formation du personnel n'étaient pas considérés?					Doc. 9574 Chap. 5 Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Gestion du Trafic Aérien						
8. Garanties de sécurité RVSM entre FL 290 et FL 410 (inclusivement)	Votre administration a-t-elle mis en place un plan RVSM national de sécurité?					Doc. 9574 Chap. 3 Conclusions: ARTF 4/18 & ARTF 4/19
	Le plan national RVSM de sécurité a-t-il été concilié avec la politique de sécurité RVSM de la région AFI?					Conclusion : ARTF 4/11
	Votre administration a-t-elle soumis au Bureau du Programme Régional de l'OACI son plan RVSM national de sécurité?					Conclusion: ARTF 4/11
	Votre administration a-t-elle informé les exploitants nationaux au sujet des prescriptions de mise en oeuvre du RVSM?					Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle adopté la première version corrigée «TGL6 » destinée à faciliter l'homologation des aéronefs/exploitants pour les opérations RVSM?					Doc. 9574 Chap 3 Conclusion: ARTF 4/7

<p>Votre administration a-t-elle mis en place son programme national RVSM d'homologation pour les aéronefs et exploitants?</p>					Doc. 9574 Chap. Conclusion: ARTF 4/12
<p>Has your administration disseminated the National RVSM Implementation Programme to all stakeholders?</p>					Conclusion: ARTF4/11
<p>Votre administration a-t-elle élaboré le programme national de formation ATS en matière RVSM?</p>					Doc 7030/4 Conclusion: ARTF 2/7 & ARTF 4/6 Plan RVSM National
<p>Votre administration a-t-elle publié les directives de formation des pilotes en matière RVSM?</p>					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
<p>Votre administration a-t-elle élaboré un programme sur les modifications des équipements ATC en vue de renforcer la mise en oeuvre du RVSM?</p>					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
<p>Les modifications opérées sur les équipements ATS ont-elles été effectuées avec satisfaction?</p>					Conclusion: ARTF 4/17 PlanRVSM National
<p>Les changements dans les procédures ATS ont-ils été approuvés?</p>					Conclusions: ARTF 4/5 & 4/17
<p>Votre administration a-t-elle publié les procédures applicables aux aéronefs dans l'espace aérien RVSM ?</p>					Conclusions: ARTF 4/8 & 4/9 Plan RVSM National
<p>Le Manuel ATC a-t-il été approuvé?</p>					Conclusion: ARTF 2/7 & 4/11 PlanRVSM National

Le Manuel ATC est-il compatible avec le Doc 7030/4 de l'OACI?					Conclusion: ARTF 4/9
Votre administration a-t-elle coordonné les procédures RVSM applicables entre l'ACC et les ACC adjacents?					
Votre administration a-t-elle amendé les Lettres d'accord (LoA) conclues avec les ACC adjacents pour les opérations RVSM?					Conclusion: ARTF 4/11
Le Manuel des Opérations des organes ATS a-t-il été amendé pour permettre d'y inclure les changements occasionnés par l'introduction du RVSM?					
Votre administration a-t-elle approuvé les changements apportés à la structure de l'espace aérien dans le but de renforcer la mise en oeuvre du RVSM?					
Votre administration a-t-elle élaboré des procédures spéciales dans le but de permettre le passage, en toute sécurité, au système RVSM?					
Votre administration a-t-elle établi un programme devant permettre au personnel ATC de signaler les erreurs en données opérationnelles?					Conclusion : ARTF 4/4

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Surveillance RVSM						
9. Surveillance des opérations RVSM	Votre administration a-t-elle établi des mesures adéquates afin de permettre que la surveillance soit assurée avant, pendant et après la mise en oeuvre du RVSM et pour vérifier si le niveau de sécurité est atteint?					Annexe 11, para. 2.26 Conclusions: ARTF 2/1 &: ARTF 4/4 (Plan RVSM National)
	Votre administration a-t-elle demandé aux exploitants/usagers de présenter leur programme de surveillance des aéronefs en vue de son homologation ?					
	Votre administration a-t-elle mis en place un programme de collecte de données sur les écarts d'altitude importants (LHD)?					Conclusion: ARTF 4/4
	Ce renseignement est-il porté à l'attention d'ARMA sur une base mensuelle?					Conclusion: ARTF 4/4
	Existe-t-il une base de données contenant ce genre de renseignement?					Conclusion: ARTF 4/4 Plan RVSN National
	Votre administration a-t-elle mis en place un programme mensuel de collecte de données sur les erreurs de boucle du réseau des communications ATC?					Doc. 9574 Chap 5 Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Surveillance RVSM						
	Cette information est-elle communiquée à ARMA sur base mensuelle?					Conclusion: ARTF 4/4
	Votre administration possède t-elle une base de données pour ce genre de renseignement?					Conclusion: ARTF 4/4
	Ce renseignement est-il porté à l'attention d'ARMA sur la totalité des mouvements IFR mensuels?					Conclusion: ARTF 4/4
	Y a t-il en existence une base de données pouvant contenir une telle information?					Conclusion: ARTF 4/4
	Est-ce que les renseignements relatifs aux comptes rendus sur la turbulence sont transmis à ARMA?					Conclusion: ARTF 4/4
	Existe t-il une base de données portant sur ce renseignement?					Conclusion: ARTF 4/4
	Votre administration a t-elle mis en place une surveillance continue du système?					Annexe 11, para. 2.26 Doc. 9574 Chap 6

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Surveillance RVSM						
	<p>Votre administration a-t-elle pu évaluer l'impact que pourrait comporter, à l'égard de la sécurité aérienne, l'absence d'un programme de surveillance continue des opérations RVSM?</p>					Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Passage sur RVSM						
10. Passage sur RVSM	Votre administration a-t-elle déjà adopté ou espère-t-elle adopter les mesures de nature à s'assurer d'une transition efficace et sûre en direction du RVSM?					Doc. 9574 Chap 5 Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	Des procédures à utiliser durant le passage sur le RVSM ont-elles été bien établies					Doc. 9574 Chap 5 Plan RVSM National
	Le plan d'urgence pour la période de transition est-il vraiment approprié?					Doc. 9574 Chap 5 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle prévu le traitement des renseignements à destination de l'Agence ARMA au cours du prochain tour de mise en oeuvre du RVSM???					Doc. 9574 Chap 5 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle prévu le traitement de l'information à destination de l'Agence ARMA au cours des 12 et 24 heures qui suivront la mise en oeuvre du RVSM?					Doc. 9574 Chap 5 Plan RVSM National
	Votre administration a-t-elle évalué l'impact que pourrait exercer sur la sécurité l'absence d'un plan de transition RVSM et des mesures d'urgence correspondantes ?					Plan RVSM National

SUJET	ELEMENTS EVALUES	REMARQUES				Document de référence
		TD	DC	NA		
Ressources RVSM						
11. Allocation de Ressources pour la Mise en oeuvre du Programme RVSM	Des mesures adéquates ont-elles été adoptées en vue de disposer des ressources nécessaires i) en vue d'effectuer une mise en oeuvre du RVSM couronnée de succès?					Conclusion: ARTF 4/11 Plan RVSM National
	ii) pour effectuer des changements d'équipement ATC?					Conclusions: ARTF 4/17 & 4/18
	iii) pour la formation du personnel et l'acquisition de matériel d'enseignement ?					Conclusions: ARTF 4/17 & 4/18
	iv) pour la formation des inspecteurs OPS/AIR?					Conclusions: ARTF 4/17 & 4/18
	v) pour supporter les coûts administratifs?					Plan RVSM National
	Votre administration a t-elle pu évaluer l'impact que pourrait exercer sur la sécurité aérienne le manque d'allocation de ressources suffisantes au programme national de mise en oeuvre du RVSM?					Plan RVSM National
