



## **PANEL DE VALIDATION DU PLAN NATIONAL DE SECURITE**

### **COMMENTAIRES ET RAPPORT DE DIRECTIVE**

Le Panel était satisfait de voir que la grande majorité des Etats ont utilisé le formulaire NSP développé plus tôt cette année par l'Equipe de travail sur le RVSM. Cependant, le panel était préoccupé par ce qu'il a perçu comme étant un manqué de détail et matière derrière les plans. Dans plusieurs cas, il a semblé que les plans étaient élaborés simplement en remplissant les vides dans le formulaire par le nom de l'Etat sans spécifier les détails sur le comment l'Etat va se conformer ou qu'elles actions spécifiques sont en train d'être prises pour satisfaire aux besoins ou faire de ses plans une réalité.

Il est apparu au panel que souvent le texte dans le formulaire a été simplement remplacé par le nom de l'Etat et qu'aucun examen ultérieur du texte n'a été fait, résultant souvent d'une confusion ou d'information contradictoire. A cet effet, le panel recommande que les Etats conduisent un examen total du formulaire pour son application dans l'Etat.

Plusieurs des détails des activités sont rédigés au passé et ont besoin d'être mis à jour pour refléter les réalités actuelles. Par exemple, les plans mentionnent souvent que la formation était faite mais il n'y a pas de preuve pour étayer que la formation a été effectivement donnée. En plus, le formulaire du NSP propose deux textes différents pour certaines sections et les Etats devraient sélectionner le texte le plus approprié et souvent ce n'était pas le cas. Il est rappelé aux Etats qu'ils auront besoin de continuer de refléter la situation actuelle et changer le paragraphe sélectionné s'il le faut.

Les commentaires faits dans ce document de couverture s'appliquent à la majorité des Etats qui ont transmis des NSP pour évaluation et validation par le panel. Le document ci-joint contient des commentaires détaillés sur le NSP tel que soumis par votre Etat. Les évaluations du NSP sont conduits en évaluant la conformité de l'Etat avec chacune de ces huit sections suivantes:

1. Section 1: Introduction
2. Section 2: Approbation de l'aéronef et de l'exploitant pour le RVSM
3. Section 3: Formation ATS
4. Section 4: Equipement ATS
5. Section 5: Procédures ATS
6. Section 6: Structure de l'espace aérien
7. Section 7: Passage au RVSM
8. Section 8: Surveillance opérationnelle du RVSM

En plus, le panel a examiné les NSP en se référant aux différents documents qui doivent faire partie du NSP tels que la documentation de l'OACI, manuels, plans de passage au RVSM, et autres. Un exemple de référence à la documentation minimum figure en **Appendice A**.

Pendant le processus d'examen, le panel a trouvé de sérieuses carences dans une bonne partie des plans de la majorité des Etats. Bien que ces carences aient été identifiées dans le document propre de l'Etat, le panel était de l'avis que ces sujets demandaient plus de clarification et de correction. Les choses communes demandant une attention particulière par les Etats figurent ci-dessous avec des suggestions en vue de leur amélioration. Les huit sections mentionnées ci-dessus ont en commun deux éléments jugés carents de l'avis du panel. Le panel était soucieux de trouver que cela semble être une incompréhension et confusion dans la manière d'appréhender ces deux activités qui sont:

1. LA GESTION DU RISQUE DU RVSM et,
2. LES CRITERES D'APPROBATION DES ACTIVITES

Etant donnée l'importance de ces deux activités, le panel a pris la décision d'y inclure des commentaires particuliers à cet effet en plus des commentaires généraux sur les huit sections mentionnées plus haut.

## **GESTION DU RISQUE**

Etant donné que la gestion du risque est une activité clé à être décrite dans chacune des sections significatives du plan, le panel était concerné par les réponses non satisfaisantes reçues de la majorité des Etats. Le panel était de l'avis que c'était un cas d'incompréhension des activités qui ont besoin d'être prises en compte dans le domaine de la gestion du risque. Il est de l'intention du panel de clarifier le concept de Gestion du Risque et ce dont le panel attend des Etats lors de la soumission future des NSP pour examen.

Le formulaire sur la gestion du risque fourni aux Etats pour les aider dans la préparation de leurs plans de sécurité contenait une liste d'identification de danger ainsi que la réduction proposée de ces dangers. Il était demandé aux Etats d'inclure dans leurs NSP les actions ou activités à entreprendre afin de se conformer ou exécuter les diverses atténuations identifiées.

Les réponses qui étaient examinées par le panel dans la colonne Actions/activités du formulaire ont montré qu'il y avait une grande confusion et/ou incompréhension de la part des Etats dans ce qui constituait les actions/activités appropriées pour exécuter les diverses réductions repertoriées. Un exemple d'un bulletin de danger correctement rempli et des tableaux de réduction figure en

## **Appendice B.**

Le risque est une partie intégrale de toute activité et dans ce cas, il est de la responsabilité des autorités de l'Aviation civile de réduire ces risques en menant des activités tendant à ramener ces risques à un niveau acceptable. Ces activités ont besoin d'avoir un niveau de détail et de granularité qui garanti que les niveaux de risque acceptables ne seront pas dépassés. Ce niveau de détail manque dans ce plan.

Plusieurs plans semblaient avoir le texte nécessaire pour indiquer que les actions ont été menées mais un examen de plus près permet de déceler qu'il n'y a pas de preuve tangible pour soutenir que les actions mentionnées ont eu lieu effectivement ou comment l'Etat compte s'assurer que les actions sont exécutées de façon appropriées.

En plus de la description des activités relatives à la gestion du risque, les Etats devraient expliquer le processus/ la méthodologie qu'ils utilisent pour examiner et adapter les résultats du FHA à leur espace aérien national. Cette explication peut être fournie dans l'Appendice relatif aux matrices de bulletin de danger de l'Etat. A cette fin, les Etats peuvent se référer aux directives fournies au cours des ateliers de travail sur le NSP (les directives sont disponibles à ARPO).

## **CRITERES D'APPROBATION DES ACTIVITES**

Les critères d'approbation des activités nécessaires (Formation ATS, changement d'équipement ATS, etc...), avant la mise en oeuvre sont, de l'avis du panel, non compris par une large majorité des Etats. En conséquence, les NSP étaient devenus généralement évasifs quand on spécifiait ou documentait les critères.

Le panel reconnaît que des Etats peuvent avoir des problèmes à identifier les critères. Cependant, ces critères doivent être explicitement énoncés dans les éditions subséquentes du NSP. A cette fin, les Etats sont encouragés à utiliser la directive régionale développée par l'Equipe de travail sur le RVSM comme une base des critères. L'**Appendice C** contient un exemple de critères approuvés en rapport avec les activités de formation ATS.

Y- inclus ci-dessous des commentaires généraux du panel par rapport à chacune des sections du NSP. Des commentaires spécifiques par rapport à chacune des sections en relation avec votre NSP d'Etat sont inclus dans le document ci-joint.

## **APPROBATION DE DOCUMENT**

Le panel a trouvé que le tableau qui identifie les autorités qui sont responsables des niveaux divers d'activités de mise en oeuvre ne sont souvent pas classés ou seulement classés partiellement. Le panel voudrait rappeler les autorités que l'édition finale de ces plans aura besoin d'être signée par les autorités désignées comme reflété dans le NSP. Le panel est d'avis que ceci aidera à certifier que les activités et les plans contenus dans le document sont établis et exécutés dans l'Etat.

## **REGISTRE DE CHANGEMENT DE DOCUMENT**

Le tableau de changement de document doit refléter toutes les éditions successives du plan incluant la présente édition.

## **INTRODUCTION**

Généralement cette section était bien complète avec les substitutions appropriées de la part des Etats. Cette section contient les informations des Etats dans leur approche de la mise en oeuvre du RVSM aussi bien que des informations sur les individus qui seront responsables de la mise en oeuvre du RVSM dans cet Etat. Le panel voudrait insister sur le fait que cette section est critique en ce sens qu'elle donne la responsabilité pour diverses activités de mise en oeuvre à du personnel spécifique dans l'administration. A cet égard, les Etats et particulièrement les autorités et personnel nommés comme responsables des activités dans ces plans sont à rappeler que ces documents deviendront une partie permanente de la documentation régionale de l'OACI pour la référence future.

Les Etats devraient noter que la directive sur la mise en oeuvre sûre du RVSM exige non seulement une planification avant la mise en oeuvre pour assurer une transition douce, mais aussi spécifier que des activités de suivi spécifique et de surveillance ont besoin d'être conduites afin de soutenir l'évaluation de sécurité après la mise en oeuvre. Ces activités de suivi sont critiques en ce sens qu'elles aident à s'assurer que les niveaux de sécurité sont maintenus à un niveau acceptable après la mise en oeuvre. Le panel voudrait demander avec insistance aux Etats, qui ne l'ont pas encore fait, de considérer immédiatement l'inclusion du responsable des membres de l'équipe pour les activités de l'après mise en oeuvre dans leurs efforts de planification du RVSM dans la section d'introduction.

## **APPROBATION DE L'AERONEF ET DE L'EXPLOITANT**

Le panel était concerné par le niveau des détails fournis dans la description des activités relatives à l'approbation de l'aéronef et de l'exploitant. A cet égard, de l'avis du panel, le niveau des détails n'était pas suffisamment documenté. Par exemple, il n'a pas été fait référence des AIC obligatoires ou à l'existence des comités requis qui ont besoin d'être établis avec les exploitants locaux.

Le panel voudrait aussi rappeler que les rapports sur l'état d'approbation de l'aéronef et de l'exploitant sont exigés dans cette section. Ces rapports parmi d'autres détails devraient inclure le nombre d'exploitants, d'aéronefs (civil et militaire), approuvés et non approuvés. A cet égard, le panel était concerné par le fait que la plupart des plans contiennent des informations non consistantes avec la banque de données de ARMA.

## **FORMATION ATS**

Un examen de cette section par le panel prouve qu'il y avait un manque général de programmes détaillés de formation incluant des stages de mise à niveau en rapport avec le RVSM. Les commentaires du panel sont contenus dans le rapport individuel ci-joint.

En parcourant quelques programmes qui ont été soumis, le panel a noté que ces documents n'étaient pas consistants avec les atténuations relatives à la formation. Les Etats doivent s'assurer que leurs programmes de formation est conforme aux activités d'atténuation en rapport avec la formation ATS

## **EQUIPEMENT ATS**

En examinant cette section, le panel a trouvé que les changements nécessaires d'équipement et les activités de planification associées sont souvent insuffisamment documentés dans les Etats pris individuellement. Le panel voudrait rappeler aux Etats que si, pour quelques raisons ces changements n'étaient pas achevés ou menés à terme avant la mise en oeuvre, les Etats devraient élaborer un plan d'urgence pour l'inclure à l'appendice de leur NSP. Ce plan d'urgence devrait pouvoir accommoder des changements possibles dans les dates de mise en oeuvre. En plus, il est rappelé aux Etats que des approbations à la fois techniques et opérationnelles de l'équipement ATS modifié sont exigées.

## **PROCEDURES ATS**

En général le panel a trouvé que le besoin de conduire des activités de simulation était souvent mal compris. Lorsque les activités de simulation sont planifiées, les Etats devraient décrire ces activités en détail, même si les simulations consistent à des études de bureau.

## **STRUCTURE DE L'ESPACE AERIEN**

Le panel était de l'avis que le schéma d'allocation des niveaux de vol était souvent passé sous silence et devait être pris en compte et inclus comme une partie de l'effort de restructuration de l'espace aérien. A cet égard, il est rappelé aux Etats d'inclure cette activité dans leurs NSP.

Lorsque des activités de simulation sont planifiées, les Etats doivent décrire ces activités en détail, même si ces simulations consistent à des études de bureau.

## **PASSAGE AU RVSM**

En examinant cette section le panel a jugé que ce point devrait être ajourné compte tenu du manque de directive à un niveau régional. Cependant, les Etats devraient commencer à travailler sur les atténuations reflétées dans le FHA au regard de la période de passage.

## **SURVEILLANCE DE LA SECURITE OPERATIONNELLE**

Le panel a trouvé un nombre significatif de NSP qui utilisaient les éditions antérieures des formulaires et comme résultat, il y avait une large variation dans la qualité et niveau de détail dans les plans soumis. Le panel demande avec insistance aux Etats de s'assurer que leurs plans de surveillance opérationnelle utilisent le nouveau formulaire comme fourni par les ateliers de travail sur le NSP du RVSM.

En relation avec l'assurance qualité de la surveillance de sécurité opérationnelle, les Etats peuvent décrire tous éléments qui procurent de la confiance dans l'efficacité et la qualité dans les activités après mise en oeuvre. Par exemple, un élément pourrait être l'examen de données collectées, la documentation de cet examen, l'expérience des personnes responsables de ces activités, etc....

## APPENDICES A INCLURE

En examinant les NSP, le panel a trouvé qu'un nombre significatif de NSP n'incluaient pas l'appendice exigé contenant la liste des documents de référence de support comme présentés en annexe A.

En plus, les documents suivants doivent être joints au NSP:

- les matrices du bulletin national de danger RVSM (le noyau de l'espace aérien et la période de passage)
- le plan national de passage
- la liste des documents de référence
- le plan d'urgence de l'équipement ATS (si nécessaire)

-----

## ANNEXE A : APPENDICE DE LA DOCUMENTATION DE REFERENCE

Note du NSPVP : ce qui suit constitue les références minimum à inclure dans un appendice spécifique du plan national de sécurité. Ces documents devraient être disponibles au NSPVP sur demande.

### **Document OACI:**

- Doc. 9574 OACI

### **Documents régionaux:**

- TGL6 première édition ou FAA 91-RVSM
- Document OACI: 7030/4 Supplément régional AFI
- Manuel ATC RVSM AFI
- Plan de passage au RVSM AFI
- Evaluation du danger fonctionnel RVSM AFI – édition 0.1 – 12 mai 2005

### **Références en rapport avec les activités nécessaires avant le RVSM:**

- [Etat] Plan d'action national RVSM
- [Etat] Manuel ATC RVSM
- *[Références de document(s) relatif(s) aux activités d'approbation d'aéronefs et d'exploitants RVSM: références AIC, rapports des ateliers sur le RVSM, termes de références du comité RVSM...]*
- *[Références du matériel de formation ATS de l'Etat]*
- *[Référence de contrat avec un fournisseur qui exécutera/a exécuté les changements nécessaires dans les équipements ATS]*

### **Références en rapport avec les activités d'approbations nécessaires avant le RVSM:**

- *[Référence de la preuve documentée d'approbation du programme de formation de l'Etat: rapport ou résumés de réunion d'approbation...]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation de l'équipement ATS modifié(approbation technique): rapport ou résumés de réunion d'approbation...]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation de l'équipement ATS modifié pour l'utilisation opérationnelle dans les ACC: rapport ou résumés de réunion d'approbation...]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation du manuel d'exploitation ATSU (pour chaque ACC)]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation d'accords amendés ACC(LoA/P) (pour chaque ACC)]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation des changements de la structure de l'espace aérien: rapport ou résumés de réunion d'approbation...]*
- *[Référence de la preuve documentée d'approbation du plan de passage de l'Etat]*

**Références en rapport avec les activités d'assurance qualité:**

- *[Référence de la preuve documentée d'approbation de l'examen du matériel de formation des exploitants ACC et du personnel de gestion]*
- *[Référence de la spécification documentée des exigences fonctionnelles pour les changements de l'équipement ATS]*
- *[Référence des procédures de développement de logiciel par des entrepreneurs internes (pour les changements de l'équipement ATS)]*
- *[Référence des critères d'acceptation de l'équipement ATS modifié]*
- *[Référence de la preuve documentée de l'examen du manuel d'exploitations ATSU par les exploitants ACC et le personnel de gestion]*
- *[Référence de la preuve documentée de l'examen des accords amendés (LoA/P)]*
- *[Référence de la description documentée des simulations ATS (ou des exercices au bureau pour les procédures ATS et des changements de la structure de l'espace aérien)]*
- *[Référence de la preuve documentée de l'examen des changements de la structure de l'espace aérien: rapport ou résumés de réunion...]*
- *[Référence de la preuve documentée de l'examen du plan de passage de l'Etat par les exploitants ACC et le personnel de gestion: rapport ou résumés de réunion...]*

-----

## ANNEXE B : EXEMPLE DE GESTION DU RISQUE RVSM

Le processus d'examen des résultats du FHA et de leur adaptation à l'espace aérien national est présenté en détail dans la directive fournie lors des ateliers sur le NSP (la directive est disponible à ARPO).

Le processus est basé sur une approche à 4 étapes qui peut être résumé comme suit:

Étape 1 : développement des matrices du bulletin risque/danger ( pour le noyau de l'espace aérien et la période de passage) applicable à l'espace aérien national de l'Etat.

Étape 2 : évaluation de la sévérité du danger et la spécification des objectifs de sécurité.

Étape 3 : développement de la stratégie d'atténuation pour assurer l'acceptabilité des risques associés aux dangers.

Étape 4 :

étape 4a : allocation des atténuations aux éléments du système RVSM (formation ATS, équipement ATS)

étape 4b : identification des projets d'activités à entreprendre pour assurer la mise en oeuvre des atténuations.

L'étape 1 vise à développer la liste des dangers relevant de l'espace aérien national. Il est composé du danger proposé-FHA ( FHA Appendice D) et des dangers additionnels identifiés par l'Etat (s'il y en a). Les dangers proposés-FHA jugés comme non pertinents (s'il y en a) devraient être consignés aussi sur une liste et le rationnel de leur exclusion devrait être prouvé.

L'étape 2 est une étape intermédiaire. Elle devrait apparaître dans les tableaux à la discrétion de l'Etat. Elle vise à évaluer les effets des dangers dans la sécurité des opérations RVSM (sévérité) et spécifier alors les objectifs de sécurité (vraisemblablement maximum) selon ces sévérités. Il devrait être rappelé que la combinaison de la sévérité et l'objectif de sécurité d'un danger donné représente le niveau de risque acceptable à atteindre.

L'étape 3 vise à spécifier les stratégies d'atténuation. Ces stratégies sont dérivées des sévérités et des objectifs de sécurité avec deux approches qui sont, le contrôle (réduction des effets opérationnels) et la réduction du danger (réduction de la vraisemblance). Ils sont composés des facteurs d'atténuation exprimés comme des exigences de sécurité à accomplir pour assurer un niveau acceptable de risque. Les Etats devraient examiner les atténuations proposées par le FHA (Appendice E) et identifier d'autres si nécessaires.

L'étape 4 vise premièrement à allouer ces atténuations (exigences de sécurité) au système RVSM national (formation ATS, procédures ATS,.....). Les Etats devraient examiner l'allocation proposée par le FHA (Appendice F) et allouer d'autres exigences de sécurité si nécessaires. Deuxièmement, chaque atténuation devrait être associée à des projets d'actions/activités à entreprendre pour assurer sa mise en oeuvre. Ces activités donnent la preuve que l'Etat a entrepris ou entreprendra les actions nécessaires pour assurer que l'atténuation sera mise en place de façon efficace avant la mise en oeuvre du RVSM. Il est à rappeler que les résultats du FHA sont classés par l'environnement opérationnel. Cela veut dire que les Etats devraient identifier l'environnement opérationnel FHA (ENV- X) applicable à leur espace aérien national.

Les tableaux suivants contiennent des exemples qui illustrent et visent à fournir des clarifications:

pour un Etat donné dans ENV 1 (espace aérien contrôlé avec des capacités de surveillance).

Extrait du Bulletin de danger de l'Etat pour son noyau d'espace aérien RVSM (Appendice au plan de sécurité)

Identification du Danger	Description du Danger	Atténuations (exigences de sécurité)
<b>AH core-6</b>	Perte des capacités de communications de l'aéronef (vocal)	<p><b>Req core-9</b> les procédures de perte de communication devront être définies.</p> <p><b>Req core-10</b> les contrôleurs devront être formés pour faire face aux procédures de perte de communications radio.</p> <p><b>Req core-11</b> les équipages devront être formés pour faire face aux procédures de perte de communications radio.</p>
<b>AH core-7</b>	Perte des capacités de communications air/sol(R/T ATC)	<p><b>Req core-9</b> les procédures de perte de communication devront être définies.</p> <p><b>Req core-10</b> les contrôleurs devront être formés pour faire face aux procédures de perte de communications radio.</p> <p><b>Req core-11</b> les équipages devront être formés pour faire face aux procédures de perte de communications radio.</p> <p><b>Req core-12</b> le système de communication air/sol devra être conçu pour assurer une couverture totale de l'espace aérien RVSM avec un MTBF de 2 mois pour une FIR donnée.</p> <p><b>Req core-13</b> les procédures de maintenance du système de communication air/sol devront être définies pour assurer une reprise du système de communication dans un MTTR défini dans un Accord de niveau de service.</p> <p><b>Req core-14</b> l'équipe de maintenance des communications air/sol devra être formée de façon adéquate pour faire face aux procédures de maintenance du système de communications air/sol.</p>

Extrait du tableau du Bulletin des dangers exclus de l'Etat (Appendice au plan de sécurité)

Identification du Danger	Description du Danger	Raisonnement pour l'exclusion
<b>AH core-10</b>	Le contrôleur fourni une information de trafic incorrecte	Ce danger est applicable dans un espace aérien non contrôlé et jugé comme non relevant à l'espace aérien de [Etat]

Extrait du tableau d'atténuation relatif à la formation ATS (δ 3.7 au plan de sécurité)

Atténuation	Actions / Activités	Identification du Danger
<b>Req core-10</b> les contrôleurs devront être formés pour faire face aux procédures de perte de communications radio.	Pour mettre à jour le matériel de formation de l'Etat qui reflète les procédures RCF (Réf: 7030) seront enseignées pendant les cours de formation Responsable: nom du Chef des services de formation opérationnelle	<b>AH core-6</b> <b>AH core-7</b>
<b>Req core-14</b> l'équipe de maintenance des communications air/sol devra être formée de façon adéquate pour faire face aux procédures de maintenance du système de communications air/sol.	Vérifier le Manuel de formation des techniciens pour s'assurer qu'un cours sur la maintenance des communications air/sol a été donné. Si non, préciser un cours spécifique de maintenance des communications air/sol à donner aux techniciens au plus tard le [date].  Responsable: nom du Chef des services techniques de formation	<b>AH core-7</b>

Extrait du tableau d'atténuation relatif à l' Equipement ATS (δ 4.7 au plan de sécurité)

Atténuation	Actions / Activités	Identification du Danger
<b>Req core-12</b> le système de communication air/sol devra être conçu pour assurer une couverture totale de l'espace aérien RVSM avec un MTBF de 2 mois pour une FIR donnée.	Vérifier si le système de communication air/sol fourni une couverture totale de la FIR et si ses performances satisfont un MTBF de 2 mois. Fournir une preuve.  Si la FIR n'est pas totalement couverte, identifier les nouvelles améliorations à apporter aux équipements.  Si le MTBF ne satisfait pas au niveau requis, conduire une étude pour améliorer la qualité de l'équipement.  Responsable: nom du Chef des services de télécommunications	<b>AH core-7</b>

Extrait du tableau d'atténuation relatif aux procédures ATS (δ 5.7 au plan de sécurité)

Atténuation	Actions / Activités	Identification du Danger
<p><b>Req core-9</b> les procédures de perte de communication devront être définies.</p>	<p>Mettre à jour le Manuel d'exploitations ACC pour refléter que les procédures décrites dans le Doc.7030/4 de l'OACI sont satisfaites.</p> <p>Responsable: le Chef de l'exploitation ACC</p>	<p><b>AH core-6</b> <b>AH core-7</b></p>
<p><b>Req core-13</b> les procédures de maintenance du système de communication air/sol devront être définies pour assurer une reprise du système de communication dans un MTTR défini dans un Accord de niveau de service.</p>	<p>Définir le MTTR ayant un niveau de service acceptable.</p> <p>Vérifier si les procédures en place sont suffisantes pour satisfaire ce MTTR.</p> <p>Si non, améliorer les procédures actuelles.</p> <p>Responsable: le Chef des services de télécommunications.</p>	<p><b>AH core-7</b></p>

## **ANNEXE C : EXEMPLES DES CRITERES D'APPROBATION**

Cet annexe vise à fournir des directives aux Etats pour fournir des critères de soutien pour les diverses activités qui ont besoin d'être exécutées pendant le processus de planification et de mise en oeuvre du RVSM. L'exemple ci-dessous a trait aux critères relatifs à l'approbation du matériel de formation de l'Etat. Le même raisonnement ou méthodologie peut être appliqué pour spécifier les critères d'approbation applicables à d'autres activités telles que l'équipement ATS, la structure de l'espace aérien, etc... Cet exemple illustre et vise à fournir des clarifications.

Dans ce cas on suppose que:

Premièrement, la base du matériel de formation de l'Etat est la directive de formation RVSM AFI approuvée par l'Equipe de travail sur le RVSM AFI pour son application dans la Région AFI. L'approbation pourrait alors se baser sur la directive régionale.

Deuxièmement, les Etats ont élaboré des atténuations relatives à la formation ATS. Ces atténuations devraient apparaître dans la directive de formation si nécessaire.

Troisièmement, les activités d'assurance qualité ont été entreprises au cours de l'élaboration de la directive. Ces activités comprennent l'examen des matières par le personnel de gestion ACC et opérationnel et l'approbation peut se baser sur l'issue de cet examen.

En conclusion, l'approbation de la matière de formation de l'Etat peut se baser sur les critères suivants:

Consistant avec la matière des 3 directives de formation RVSM AFI

Comprenant et s'adressant aux atténuations de l'Etat en relation avec la formation ATS

L'issue de l'examen de la matière par le personnel de gestion ACC et opérationnel documenté et disponible.

**- FIN -**