

**PROJET DU PLAN NATIONAL POUR LA MISE EN OEUVRE DU
MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT**

(Nom de l'État)

(Date)

**PROJET DU PLAN NATIONAL POUR LA MISE EN OEUVRE DU
MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT**

TABLE DES MATIERES	PAGE
1. HISTORIQUE DU RVSM	4
1.1 Espace Aérien RVSM	4
2. PLAN DU RVSM	6
2.1 Généralités	6
2.2 But	6
2.3 Portée	7
2.4 Objectifs	7
2.5 Application	7
3. PROGRAMME RVSM AU NIVEAU NATIONAL	8
3.1 <u>Sous-Programme 1</u> - Gestion du Programme RVSM	8
3.1.1 Plan directeur de la Mise en oeuvre du RVSM au niveau national	8
3.1.2 Programme de Mise en oeuvre du RVSM	8
3.1.3 Promotion du RVSM	9
3.2 <u>Sous-Programme 2</u> – Exploitations desAéronefs et Navigabilité	9
3.2.1 Procédures pour les Equipages de conduite	9
3.2.2 Conditions requises des Aéronefs	9
3.3 <u>Sous-Programme 3</u> – Gestion du Trafic Aérien	10
3.3.1 Espace Aérien	10
3.3.2 Procédures ATC	10
3.3.3 Systèmes ATC	10
3.3.4 Formation ATC	11
3.4 <u>Sous-Programme 4</u> – Assurance dans la Sécurité RVSM	11
3.5 <u>Sous-Programme 5</u> - Surveillance de la Hauteur RVSM	12
3.6 Calendrier de mise en oeuvre RVSM	12
4. STRUCTURE DU PROGRAMME RVSM	12
4.1 Bureau du Programme RVSM AFI	13
4.2 Gestion du Programme RVSM au niveau national	13
5. PROCESSUS DE GESTION DU RVSM	14
5.1 Plan de Gestion du Programme	14
5.2 Gestion des Communications	14
5.3 Comptes rendus dde l'état d'avancement	15

6. ENGAGEMENT DES PARTENAIRES DU PROGRAMME RVSM	15
6.1 Responsabilités des Partenaires	15
6.1.1 Bureau du Programme RVSM AFI	15
6.1.2 OACI	15
6.1.3 JAA	16
6.1.4 États RVSM	15
6.1.5 États Non-RVSM	16
6.1.6 Usagers de l’Espace Aérien Civil	16
6.1.7 Usagers de l’Espace Aérien Militaire	16
6.1.8 Fabrication d’Aéronefs	16
7. LES ASPECTS QUI AFFECTENT LE PROGRAMME RVSM	17
7.1 Prérequis du Programme RVSM	17
7.2 Dépendances du Programme RVSM	17
7.3 Programme d’Evaluation de Risques	17
8. ESTIMATIONS DU COÛT ET DES RESSOURCES QUI ACCOMPAGNENT LE PROGRAMME RVSM	18
8.1 Etude du coût/Bénéfice du RVSM	18
8.2 Exigence de la Capacité	18
8.3 Estimation du coût par les Partenaires et besoins en ressources en matière de Ressources.	18
9. CONCLUSION	18
Appendice A: Projet de Calendrier de Mise en Oeuvre du RVSM au niveau National	
Appendice B: Projet des Activités du Programme RVSM au niveau national	
Appendice C: Délivrable et Organes Responsables de la Mise en Oeuvre du RVSM au niveau national	
Appendice D: Projet du Programme RVSM au niveau national	

PROJET DU PLAN NATIONAL POUR LA MISE EN OEUVRE DU MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT

1. HISTORIQUE DU RVSM

A la fin des années 1970, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a lancé un programme d'études complet visant à examiner la faisabilité de réduire de 2000 à 1000 pieds le minimum de Séparation Verticale (VSM) appliqué au-dessus du niveau de vol (FL) 290 tel qu'utilisé en-dessous du niveau de vol FL 290. Tout au long des années 1980, différentes études ont été menées sous les auspices de l'OACI au Canada, en Europe, au Japon et aux États Unis.

Les études menées ont démontré que la réduction au niveau mondial de la Séparation Verticale était sans danger, viable et pouvait se faire sans imposer aux partenaires des conditions techniques inutilement exigeantes et allait même jusqu'à la réduction de coûts. Ces études ont montré en outre que l'espace aérien MNPS de l'Atlantique Nord (NAT) constituait la Zone idéale pour l'introduction du minimum de Séparation Verticale Réduit (RVSM) à cause des types d'aéronefs impliqués et essentiellement le fait que l'immense partie de ce trafic est en sens unique. La planification RVSM dans la Région NAT a commencé en 1990. La première étape de la phase d'Evaluation Opérationnelle, utilisant 1000 pieds du RVSM (entre les niveaux de vol FL 330 et FL 370 inclus) a commencé en mars 1997. En octobre 1998, il y eut une deuxième étape destinée à étendre le RVSM entre les niveaux de vol FL 310 et FL 390 inclus.

La mise en œuvre dans la Région NAT implique l'application du RVSM dans la zone de transition des États au sein de la Région Européenne.

Tout au début de ces études, il fut déterminé que l'introduction du RVSM dans l'espace aérien supérieur européen comporterait des avantages considérables. Cependant, dès le départ, il était clair que la complexité de la structure des routes des Services ATS Européens, sa grande variété de types d'aéronefs et la haute densité de son trafic, ainsi que le pourcentage élevé d'aéronefs en montée et en descente, constitueraient un environnement plus exigeant que la Région NAT. Ainsi, l'introduction du RVSM dans l'environnement Européen a dû faire face à tous les aspects des opérations en route telles que les implications de sécurité dues à la complexité du trafic Européen, le mélange de types d'aéronefs, le nombre élevé de partenaires impliqués (39 États participants), l'industrie, les exploitants d'aéronefs), etc.

HISTORIQUE DU RVSM AFI

La Décision 13/58 de la Treizième Réunion du Groupe APIRG stipule notamment ce qui suit :

DECISION 13/38 : CREATION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM ET RNAV/RNP

QU'IL SOIT CREE UNE EQUIPE DE TRAVAIL APIRG DESTINEE A LA MISE EN OEUVRE DU RVSM ET RNAV/RNP, AVEC LES TERMES DE REFERENCE , LE PROGRAMME DE TRAVAIL ET LA COMPOSITION CI-APRES:

Termes de référence de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP de l'OACI

L'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP fut créée dans le cadre du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR afin d'explorer les voies et moyens de mise en œuvre du RVSM/RNAV/RNP dans la Région AFI.

Termes de Référence de l'Equipe de Travail

- a) Elaborer un plan complet de mise en œuvre du RVSM, RNAV et RNP dans la Région AFI en tenant compte des conditions requises contenues dans les documents Doc.9574, Doc. 9613, Doc.9689, Doc. 4444 de l'OACI, et bien d'autres documents de référence pertinents.
- b) Identifier toutes les zones se trouvant dans la Région AFI où il serait viable d'introduire le RVSM et le RNAV/RNP dans la mise en œuvre initiale.
- c) Déterminer dans quelle mesure l'analyse du coût/bénéfice est requise avant la mise en œuvre du RVSM et RNAV/RNP.
- d) Assurer la coordination avec les organes responsables de la mise en œuvre du RVSM et RNAV/RNP dans les régions adjacentes afin d'harmoniser les plans de mise en œuvre.
- e) Elaborer des éléments indicatifs pour la mise en œuvre du RVSM et RNAV/RNP dans la Région AFI, compte tenu de l'expérience gagnée au niveau de la Région SAT et la documentation accumulée par d'autres Régions de l'OACI (EUR, NAT /ASIA,PAG, etc)
- f) Considérer, le cas échéant, tout autre dossier en rapport avec la mise en œuvre du RVSM et RNAV/RNP.

1.1 Planification de la Mise en oeuvre du RVSM

En planifiant la mise en œuvre dans la Région Afrique - Océan Indien (AFI), le Groupe Régional de Planification et de Mise en Œuvre (APIRG) doit s'assurer que :

- les objectifs de sécurité seront remplis ;
- l'acceptabilité et la faisabilité opérationnelles du RVSM dans l'espace aérien AFI est viable et opérationnellement acceptable ; et
- un rapport positif coût/bénéfice peut être démontré pour les partenaires.

2. PLAN DU RVSM

2.1 Généralités

Un plan du RVSM AFI introduira le Programme du Minimum de Séparation Verticale Réduit dans la Région AFI, sa composition et ses défis, et il décrira comment il sera organisé et géré par de nombreux partenaires. Le RVSM AFI fournira six niveaux de vol supplémentaires entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus dans l'espace aérien de 53 États RVSM. Ceci aura pour conséquence la capacité supplémentaire de l'espace aérien, la réduction des perturbations de vols et des économies en combustible pour les usagers.

Comme requis dans d'autres régions, le RVSM AFI devra démontrer que le niveau-cible de sécurité (TLS) fixé par l'OACI pour le risque de collision dans le plan vertical ne sera pas dépassé dans l'espace aérien du RVSM AFI. A cet effet, un Dossier Sécurité de la Mise en Œuvre du RVSM AFI sera développé. Les trois activités principales à inclure dans cet effort sont l'évaluation du risque fonctionnel (FRA), l'évaluation du risque de collision (CRA) et les plans de Sécurité nationaux.

Un plan de Mise en Oeuvre du RVSM est aussi requis pour chaque État. Un Plan du RVSM au niveau national devrait fixer l'étendue du travail nécessaire à la mise en œuvre sécurisante du RVSM à la plus proche date réaliste et d'une manière efficace. L'application du minimum de séparation verticale par les États et les fournisseurs de Services ATS exige que l'on accomplisse d'abord toute une gamme d'activités coordonnées par les divers partenaires au sein des États RVSM AFI, ainsi que par les usagers de l'espace aérien. Ces activités doivent être identifiées afin de permettre la conduite des opérations RVSM d'une manière sûre et efficace. Des plans RVSM au niveau national doivent donc être développés en concertation avec le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO), les fournisseurs de services, les usagers de l'espace aérien et bien d'autres partenaires pertinents.

2.2 But

Le but du Plan au RVSM niveau national est d'identifier les éléments essentiels dont on doit s'occuper pour que le concept RVSM de l'OACI soit adopté dans la Région AFI. Le Plan devrait présenter des actions à mener afin d'assurer que tous les critères en matière de sécurité et d'exploitation sont remplis avant la mise en œuvre.

2.3 Etendue

De nombreuses tâches sont à accomplir de la part d'une large variété de partenaires. Ces activités serviront de base pour la gestion du travail des partenaires et feront partie du Plan RVSM AFI pour assurer des échéances communes. Le plan devrait englober les éléments suivants :

- toutes les activités, y compris les tâches réservées au Bureau RVSM AFI, les États, les usagers potentiels de l'espace aérien et les constructeurs d'aéronefs;
- un aperçu des tâches du Programme RVSM ;
- dates des étapes marquantes et échéances associées des activités requises ;
- prévisions sur lesquelles se sont basés le Programme RVSM et ses activités et échéances et ;
- la structure et gestion du Programme RVSM au niveau national, permettant une coopération efficace entre tous les participants impliqués.

Note : Un projet de Calendrier figure en annexe et constitue l'appendice A.

2.4 Objectifs :

Les objectifs du Plan RVSM au niveau national sont les suivants :

- identifier toutes les activités-clés, les étapes marquantes et les tâches à exécuter ;
- établir des échéances réalistes ;
- identifier les rôles et les responsabilités ;
- refléter l'engagement des États à titre individuel ;
- faire partie du Programme RVSM AFI ; et
- servir de base pour les plans des programmes RVSM au niveau national.

2.5 Plan RVSM et Application du Programme

Un bureau du Programme RVSM AFI(ARPO) a été établi afin d'assurer une gestion efficace du Programme RVSM au niveau régional compte tenu des nombreux partenaires et de l'interdépendance de leurs tâches.

Un Comité de Gestion du RVSM au niveau national serait requis pour diriger l'élaboration d'un Programme et d'un Plan RVSM. Ceci devrait s'accomplir en concertation avec le Bureau du Programme RVSM AFI, les usagers de l'espace aérien et d'autres partenaires pertinents du RVSM. Les Superviseurs du Programme au niveau national et tous les autres partenaires feront partie intégrante du Programme de Mise en Oeuvre du RVSM AFI. L'identification et la résolution d'une question qui pourrait affecter le Programme global du RVSM devront faire l'objet d'efforts conjugués, le Schéma Directeur RVSM étant la base commune pour tous les États. Le programme devrait :

- Permettre l'introduction opérationnelle sûre du RVSM à la date possible la plus rapprochée;
- Combiner les tâches avec des échéances réalistes ; et
- Permettre, de la part de tous les partenaires du RVSM, l'engagement total à ce programme.

Le développement du Plan RVSM au niveau national, à travers la concertation avec les partenaires correspondants et le programme de travail détaillé, devrait être soumis pour approbation à l'Autorité compétente de l'État. Une fois approuvé, le Plan Directeur RVSM au niveau national devrait être utilisé comme document de base pour l'organisation, la gestion et la mise en œuvre du Programme du RVSM national. Le Plan RVSM sera utilisé pour observer les dates-cibles communes convenues, les étapes marquantes et évaluer les progrès réalisés par tous les partenaires nationaux. Les superviseurs du Programme au niveau national adresseront au Bureau du Programme RVSM AFI des comptes rendus des progrès réalisés afin qu'ils soient inclus dans le programme directeur du RVSM AFI. Le superviseur du Programme doit identifier les retards potentiels dans le programme directeur du RVSM au niveau national, prendre les mesures nécessaires pour résoudre des questions pertinentes et y trouver des solutions potentielles.

3. PROGRAMME RVSM NATIONAL

Le Programme RVSM est étendu et complexe et il englobe beaucoup d'activités interdépendantes de la part des partenaires. Si le programme doit réussir et respecter la date butoir du mois de janvier 2005 fixé pour sa mise en œuvre, il faudra la collaboration totale, l'engagement et la coordination des multiples partenaires. Les activités identifiées du côté de ces derniers doivent être cumulées dans un Programme de Travail qui peut se résumer en cinq sous-programmes. *Voir Appendice B.*

3.1 Sous-Programme 1 – Gestion du Programme RVSM

La tâche principale est l'élaboration du Plan RVSM qui requiert l'engagement total des Partenaires pour que la date convenue pour la mise en œuvre soit respectée. Cette Mise en œuvre comporte les activités de gestion du programme tout au long de la période requise, spécialement la surveillance des progrès d'état d'avancement et les comptes rendus à adresser à l'ARPO.

3.1.1 Plan RVSM National

La tâche principale à exécuter en concertation avec les partenaires concernés est l'élaboration d'un Plan RVSM au niveau national ayant des échéances réalistes.

3.1.2 Plan de Gestion du Programme de Mise en Œuvre du RVSM

Les États devraient élaborer un Plan de Gestion du Programme de Mise en Œuvre du RVSM au niveau national et des processus devant permettre la gestion efficace et proactive du Programme RVSM. Les Superviseurs du Programme national (NPMs) devraient gérer le Programme RVSM au niveau national tout au long de la période requise et fournir à l'ARPO et aux Partenaires concernés des comptes rendus informatifs sur les progrès accomplis.

3.1.3 Promotion du RVSM

Chaque État doit engager une campagne de sensibilisation sur le RVSM. L'accroissement des niveaux de conscientisation à travers l'industrie et au sein de chaque État va réduire le risque de voir le programme de Mise en Œuvre du RVSM manquer à ses objectifs et gagner le soutien dont il a besoin. Les superviseurs du Programme national (NAMs) devraient établir des méthodes et liens d'information avec tous les partenaires affectés afin de soutenir le Programme RVSM à travers l'information préalable et des actions collaboratrices.

3.2 Sous-Programme 2 - Exploitations des Aéronefs et Navigabilité.

En vue d'assurer que les États délivrent aux dates fixées les homologations de navigabilité et d'exploitation d'aéronefs, toutes les directives techniques, opérationnelles et réglementaires doivent être mises à la disposition des usagers de l'espace aérien. La disponibilité de telles directives encouragera également le processus de surveillance et d'homologation. La capacité du maintien des hauteurs des aéronefs doit être vérifiée à travers l'utilisation d'un système d'infrastructures de surveillance des hauteurs. Le programme de surveillance fournira les données techniques pour confirmer que les objectifs de sécurité sont atteints.

3.2.1 Procédure pour les équipages de conduite

Pour soutenir la conduite sûre des opérations dans l'espace aérien RVSM AFI, il faut disponibiliser les procédures appropriées pour les équipages de conduite et la formation de ce personnel doit inclure les procédures spécifiques RVSM en question. Les procédures pour les équipages de conduite devraient leur permettre de respecter les procédures opérationnelles normales, anormales et d'urgence du RVSM AFI. Parmi ces procédures, on pourrait inclure l'assurance que l'équipement de l'aéronef satisfait les conditions du minimum de spécifications de la performance MASPS pour les opérations dans l'espace aérien RVSM. Le Bureau du Programme RVSM AFI devrait assurer que les procédures du programme RVSM AFI applicable ne sont pas différentes de celles des autres régions.

3.2.2 Conditions requises des Aéronefs

Pour leurs opérations dans l'espace aérien RVSM, les aéronefs doivent avoir obtenu le certificat d'homologation RVSM. Les autorités militaires devraient être encouragées à rendre leur flotte de transport compatible avec les conditions RVSM. Pour obtenir l'homologation RVSM, les aéronefs pourraient nécessiter des modifications basées sur les bulletins de services produits par les fabricants d'aéronefs. Le Feuillet no 6 du Guide Temporaire (TGL 6) de la (JAA) fournit les MASPS, des éléments indicatifs sur la navigabilité et les pratiques opérationnelles ainsi que les procédures pour l'espace aérien RVSM qui pourraient être utilisées comme base au processus d'homologation. Les exigences RVSM doivent aussi être reflétées dans le Doc 7030 de l'OACI (Procédures Supplémentaires Régionales) comme base à la réglementation nationale.

3.3 Sous-Programme 3 - Gestion du Trafic Aérien (ATM)

Ce sous-programme assurera que tous les organes des fournisseurs ATS sont bien préparés et prêts pour l'introduction du RVSM à la date convenue. Les tâches devraient être identifiées afin de permettre aux États de réorganiser leur espace aérien, introduire les Procédures RVSM, modifier les systèmes ATC, dispenser une Formation ATC et résoudre les questions d'ordre législatif, etc.

3.3.1 Espace Aérien

La définition de la Zone RVSM au niveau National devrait être basée sur la condition opérationnelle d'homogénéité des Zones d'acheminement et des courants de trafic international majeurs ne comportant pas de coupures. En plus de cela, le RVSM devrait être mis en œuvre dans une zone aussi large que possible étant donné ses avantages considérables.

Au sein de l'espace aérien RVSM, la sectorisation et les routes ATS devront être révisées en fonction de la disponibilité des niveaux de vol RVSM supplémentaires. Ces aspects nécessitent une attention particulière dans l'espace aérien où le transit vers et en provenance de l'espace aérien non-RVSM sera géré.

3.3.2 Procédures ATC

Les procédures opérationnelles du contrôle du trafic aérien (ATC) pour l'espace aérien du RVSM au niveau national devront être développées et mises en œuvre, y compris :

- les procédures de planification de vols ;
- les procédures en cas d'urgence ;
- les procédures de transition ; et
- les procédures pour le traitement des aéronefs d'État non équipés RVSM.

Ces procédures doivent être reflétées dans les manuels ATC de chaque État et dans un amendement du Doc 7030 de l'OACI (*Procédures Supplémentaires Régionales*).

3.3.3 Systèmes ATC

En vue d'incorporer et renforcer la fourniture des services ATC dans un environnement RVSM, les systèmes ATC pourraient nécessiter des modifications. Ces dernières sont en rapport avec le besoin chez le contrôleur de distinguer les aéronefs avec homologation RVSM et ceux sans cette homologation, et d'entériner les niveaux de vol RVSM supplémentaires et la resectorisation éventuelle d'espace. Les simulateurs de formation ATC exigeront des modifications semblables.

3.3.4 Formation ATC

Des procédures spécifiques ATC seront employées pour faciliter la transition sûre d'aéronefs en direction / en provenance de l'espace aérien RVSM et non-RVSM au moment où ils opèrent dans l'espace aérien RVSM. Les tâches de la transition doivent être exécutées dans l'espace aérien désigné RVSM en vue de rendre les opérations RVSM transparentes vis-à-vis des Régions adjacentes non-RVSM. Le Programme RVSM exigera également qu'une formation spécifique du personnel ATC soit conduite avant le démarrage des opérations RVSM. En plus, le Programme exigera qu'un équipement et des procédures ATC soient modifiés suivant les conditions spécifiques requises par le Programme avant le démarrage de ces opérations. Les programmes de formation ATC doivent donc être élaborés pour appuyer les fournisseurs des services ATS dans leur tâche de formation ATC dans le domaine RVSM. Dans le contexte des niveaux de vol RVSM supplémentaires, il faudra réviser et amender la sectorisation qui y est associée, les routes ATC, les systèmes d'allocation des niveaux de vol supplémentaires appliqués localement, et les lettres d'accord. Bien plus, les aspects légaux associés aux opérations RVSM vont requérir une identification, avec des amendements éventuels, de la législation nationale qui en résulteraient.

3.4 Sous-programme 4 – Assurance dans la sécurité RVSM

Chaque État est responsable de la mise en œuvre sûre du RVSM dans l'espace aérien de sa juridiction. Les superviseurs de programme d'un État seront responsables de garantir, à travers les plans nationaux de sécurité, l'assurance qu'ils se sont acquittés de leurs responsabilités. L'ARPO assumera la responsabilité de fournir aux États des éléments indicatifs sur la façon de développer les plans de sécurité.

L'introduction du RVSM doit être accomplie conjointement avec une évaluation minutieuse des implications de sécurité qui résulteront de ce changement d'opérations dans un État. Par conséquent, il est important que des objectifs et des évaluations claires de sécurité montrant que ces objectifs sont réalisés avant l'introduction du RVSM.

Une politique de sécurité RVSM au niveau national doit aussi être élaborée en tenant compte des directives de l'OACI. Après endossement par le Bureau du Programme RVSM AFI, les objectifs de sécurité tirés de cette politique constitueront la base des tâches relatives au Programme RVSM.

En vue de démontrer que les objectifs ci-dessus sont réalisés, des méthodologies adéquates d'estimation des risques devront être disponibles, et des données opérationnelles et techniques suffisantes devront être collectées pour obtenir, en toute confiance, des estimations de risques.

3.5 Sous-Programme 5 – Surveillance de la Hauteur

Il est un fait établi reconnu que la surveillance de la performance du maintien de la hauteur des aéronefs est une condition requise faisant partie du programme de mise en œuvre du RVSM. L'Equipe de Travail APIRG du RVSM AFI a créé en Afrique du Sud une Agence Régionale de Surveillance de la Région AFI (ARMA) ayant pour mission de surveiller les hauteurs des aéronefs au sein de ladite Région. L'ARMA va assurer des Services de Supervision de la Sécurité en lien avec la mise en œuvre et l'usage sûr et continu du RVSM dans l'espace aérien désigné. Cependant, il sera demandé aux États d'octroyer aux aéronefs des certificats de navigabilité pour les opérations RVSM et conduire des évaluations des préparatifs sur la mise en œuvre de ce système.

3.6 Calendrier du Programme RVSM

Les Superviseurs de Programme au niveau National (NPMs) devraient élaborer un calendrier de toutes les activités conjointement avec les différents partenaires. Le calendrier en question servira de point de référence à l'aide duquel la progression du programme au niveau national sera évaluée, et il devrait comporter les éléments significatifs suivants:

- homologation par l'État provisoire du Plan Directeur ;
- infrastructure de surveillance totalement opérationnelle ;
- aéronefs homologués en nombre suffisant ;
- évaluation de la sécurité avant la mise en œuvre ;
- mise en œuvre ou retard de décision ;
- date de mise en œuvre ;
- évaluation initiale de la sécurité après la mise en œuvre ; et
- évaluation finale de la sécurité après la mise en œuvre.

Les Superviseurs de Programme au niveau national (NPMs) devraient :

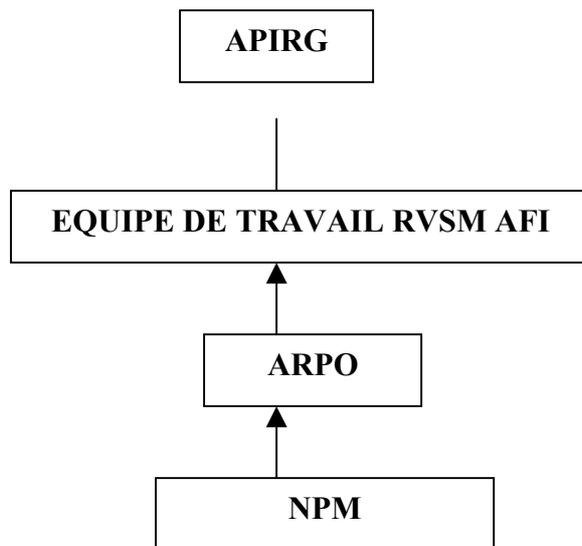
- Examiner le Programme et formuler des commentaires là-dessus ;
- Elaborer leur plan national pour qu'il serve d'interface et se conforme au Plan Directeur RVSM AFI ; et

- S'assurer qu'ils sont capables de mettre en œuvre le RVSM à la date fixée.

Note : Voir Appendice C

4. STRUCTURE DE GESTION DU PROGRAMME RVSM

Un Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO) a été installé pour assurer la gestion du Plan RVSM AFI. L'ARPO fournira des éléments indicatifs aux Superviseurs du Programme national (NPMs) et transmettra les recommandations à l'Equipe de Travail RVSM AFI pour endossement. Les NPMs assureront la coordination des activités RVSM au niveau national et donneront leur contribution à l'ARPO.



4.1 Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO)

L'ARPO fera ce qui suit :

- fournir au Superviseur du Programme RVSM national des éléments indicatifs stratégiques ;
- assurer l'implication et l'engagement continus des États Participants, des usagers et d'autres organisations internationales, dans tous les éléments du Programme RVSM,
- au besoin, soumettre à l'Equipe de Travail RVSM AFI des propositions spécifiques pour des actions stratégiques ;
- surveiller le Programme RVSM dans son ensemble en se basant sur les comptes rendus des progrès en provenance du Superviseur de ce Programme au niveau national et examiner les dits progrès en fonction des échéances fixées puis proposer des mesures de redressement appropriées ;
- fournir des analyses détaillées et approfondies au sujet de l'avancement du programme RVSM ;
- soumettre à l'Equipe de Travail RVSM AFI des comptes rendus des progrès ; et
- fournir aux États des éléments indicatifs leur suggérant la manière d'élaborer des plans nationaux de sécurité.

4.2 Superviseur du Programme RVSM national

Un Bureau du Programme RVSM au niveau national semblable à l'ARPO devrait être mis en place par les États à titre individuel afin qu'il gère le Plan RVSM. Cependant, il est essentiel que les États

identifient à la date la plus proche possible un Superviseur du Programme national (NPM) et transmettent ses coordonnées à l'ARPO. Le NPM servira de point focal pour la Mise en Œuvre du RVSM au niveau national, fera rapport à l'ARPO et fournira des éléments indicatifs aux Partenaires pertinents à l'échelle nationale.

Le Superviseur du Programme RVSM national fera ce qui suit :

- assurer la gestion quotidienne du Programme RVSM ;
- assurer une coordination adéquate avec tous les Superviseurs des Sous-Programmes RVSM ;
- Transmettre à l'ARPO des comptes rendus réguliers des progrès réalisés, en faisant ressortir les contraintes, les difficultés et les domaines qui nécessitent des décisions stratégiques ;
- assurer que le Programme RVSM respecte le calendrier fixé et reste dans la marge des prévisions budgétaires en général ;
- Coordonner la disponibilité des ressources requises avec toutes les parties concernées ;
- assumer la responsabilité devant l'ARPO pour l'exécution des activités nationales applicables dans le cadre du Programme et du Plan AFI ;
- dresser des comptes rendus, conformément au Plan de Communication, des progrès réalisés en fonction du Plan du Programme RVSM convenus ; et
- participer aux Réunions pertinentes des Superviseurs RVSM

5. Processus de Gestion RVSM

5.1 Plan de Gestion du Programme (PMP)

Un Plan détaillé de Gestion du Programme au niveau national (PMP) doit être développé et servir d'indicateur et de liaison en matière de communication par laquelle on suivra de près les aspects coût, calendrier et performance du Programme RVSM.

En se basant sur le Plan Directeur RVSM approuvé et sur des techniques courantes de gestion des programmes, le PMP va comporter les éléments suivants :

- Calendrier et détail des travaux ;
- Plan de gestion des risques ;
- Plan de gestion des communications ; et
- Plan Nationaux des États à titre individuel.

5.2 Gestion des Communications

La gestion des communications est, pour le contrôle du programme, un processus-clé qui contribuera à permettre aux partenaires de respecter les délais fixés pour la mise en œuvre du RVSM. Elle est présentée brièvement dans ce document mais elle devrait être décrite en détails dans le PMP. Les services de Gestion des Communications RVSM assureront que la production, la collecte, la distribution et la conservation de l'information sur le programme se font à temps et de façon appropriée.

Un Plan de Gestion des Communications RVSM AFI servira de guide à ce processus. Il donnera également des précisions sur la définition de qui a soin de quel genre d'information, quand on en a besoin, comment les concernés recevront l'information en question. L'ARPO est responsable de la préparation et l'entretien de ce plan, mais il est essentiel que les États participants et les partenaires montrent leur soutien et leur engagement total en la matière si le Programme RVSM doit être mis en œuvre à la date fixée.

5.3 Comptes rendus de l'état d'avancement

L'information en matière des progrès réalisés sera exigée du Superviseur du Programme au niveau national auprès de chaque État. Ces comptes rendus devraient décrire ce que les partenaires ont accompli, et cette information sera cumulée dans le compte rendu général des progrès dans la marche vers la réalisation des objectifs du Programme.

Etant donné que les activités RVSM au niveau national sont cruciales à la réussite du programme en temps opportun, la surveillance des progrès effectués à l'échelle nationale est de grande importance. En vue d'avoir une vue consistante de la surveillance au niveau du programme, il importe que tous les États fournissent à temps l'information qu'il faut en ce qui concerne les réalisations de chaque Plan RVSM au niveau national.

6. ENGAGEMENT DES PARTENAIRES AU PROGRAMME RVSM

Chacun des partenaires a un rôle important à jouer. L'on ne peut réussir à respecter la date convenue pour la mise œuvre sans que les partenaires transmettent à temps leurs données du Programme. Ainsi, l'achèvement du Programme RVSM à la date de mise en œuvre convenue exigera que chaque partenaire respecte le calendrier.

L'engagement des représentants nationaux à tout le programme signifiera l'engagement aux échéances fixées pour les étapes marquantes du programme. Les activités détaillées qui conduisent à chaque grande étape doivent être gérées par les Superviseurs du Programme au niveau national. C'est seulement lorsque les partenaires vont respecter les dates des activités-clés que le Programme, dans son ensemble, va respecter la date effective fixée pour la mise en œuvre du RVSM.

6.1 Responsabilité des Partenaires

La responsabilité de chaque partenaire est reflétée dans la liste des activités-clés reprises dans le résumé ci-dessous.

6.1.1 Bureau du Programme RVSM AFI

Le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO) est responsable de la gestion globale du Programme RVSM, sa mise en œuvre et les opérations de surveillance de ses infrastructures, ainsi que de la préparation de l'évaluation de la sécurité.

6.1.2 OACI

L'OACI est responsable de fournir les éléments indicatifs et un cadre susceptibles de rendre possible l'introduction de la réglementation nécessaire à mettre en place pour l'introduction du RVSM.

6.1.3 Le Feuilleton no 6 du Guide Temporaire (TGL) de la JAA et la Brochure RVSM no 6 du Guide Provisoire 91 (TGL) de la FAA

Le feuillet no 6 du Guide Temporaire de la JAA pourrait être utilisée pour l'homologation et l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM au niveau national. Ce document est disponible aux sites suivants : www.faa.gov/ats/ato/rvsm1.htm et www.eur.rvsm.com

6.1.4 États RVSM

Les partenaires RVSM au niveau des États comprennent l'autorité nationale d'aviation civile, les autorités chargées de l'octroi des certificats de navigabilité, et les fournisseurs de services ATS. Ils sont tous ensemble responsables de la mise en place des règlements permettant aux contrôleurs du trafic aérien de gérer en sécurité les aéronefs navigant dans l'espace aérien RVSM, et d'homologuer les usagers nationaux pour les opérations RVSM.

6.1.5 États Non-RVSM

Les États Non-RVSM sont responsables d'homologuer les aéronefs qui requièrent l'accès dans l'espace aérien RVSM. En plus, les États Non-RVSM adjacents à la Zone RVSM pourraient requérir des changements d'espace aérien et des amendements de procédures en vue de gérer la transition entre les espaces aériens RVSM et Non-RVSM.

6.1.6 Usagers de l'Espace Aérien civil

Les usagers désireux de naviguer dans l'espace aérien RVSM doivent obtenir l'homologation RVSM dans l'état où l'aéronef est enregistré. Sur l'ensemble des aéronefs navigant dans la Région, une proportion significative d'aéronefs doit avoir l'homologation RVSM et être surveillée avant que le RVSM ne puisse être introduit dans un cadre Régional.

6.1.7 Autorités Militaires

Même si un certain nombre de types d'aéronefs militaires pourraient être qualifiés pour l'exemption de l'obtention d'homologation RVSM, les usagers militaires sont appelés à modifier leurs aéronefs de transport pour satisfaire aux conditions RVSM.

6.1.8 Constructeurs Fabricants des Aéronefs

Une grande variété de types d'aéronefs opèrent dans l'espace aérien RVSM AFI. Les fabricants d'aéronefs et leurs fournisseurs seront responsables du développement de nouveaux bulletins de service et des équipements afin de satisfaire aux conditions RVSM.

7. QUESTIONS QUI AFFECTENT LE PROGRAMME RVSM

7.1 Prérequis du Programme RVSM

Le Programme RVSM devrait se baser sur un certain nombre de prérequis. Ces derniers devraient être identifiés et acceptés par les partenaires au début de l'élaboration du programme. Parmi les prérequis figurent des points tels que l'existence d'un interface avec le système anticollision embarqué (ACAS), que les ressources et l'expertise suffisantes seront disponibles, que l'introduction de l'espace aérien RVSM se fera en même temps dans tous les États RVSM de façon coordonnée, etc. Ces prérequis pourraient changer pendant la période de vie du programme. Un retard dans le finissage de l'infrastructure de surveillance pourrait entraîner l'insuffisance des données pour la conduite de l'évaluation de la sécurité et, à son tour, il peut également affecter la date de mise en oeuvre. Si cela se produisait, les Programmes et Plans du RVSM au niveau national et celui de la Région AFI pourraient nécessiter des révisions en conséquence.

7.2 Dépendances du Programme RVSM

La mise en œuvre du Programme RVSM fait partie du programme du Groupe APIRG. Si les échéances des programmes APIRG sont modifiées, il pourrait y avoir des conséquences sur les échéances fixées dans le cadre du Programme RVSM. Les interdépendances des programmes-clés devraient être identifiées et surveillées en vue d'assurer que les partenaires suivent de très près de la même manière, et exécutent de façon efficace le Programme RVSM.

7.3 Programme d'Evaluation des risques

Pour identifier les risques et impacts liés au programme RVSM, une série d'évaluations des risques de ce Programme doivent être conduites en collaboration avec un grand nombre de partenaires. Les risques les plus importants du Programme RVSM que l'on a identifiés sont les suivants :

- un retard au niveau des plans nationaux de l'un ou l'autre des 53 États pourrait affecter de façon significative la mise en œuvre du RVSM ;
- l'insuffisance du nombre d'aéronefs homologués pour la mise en œuvre du RVSM ou le retard de la décision à ce sujet va entraîner des retards au niveau du Programme RVSM ;
- l'insuffisance de données disponibles (par exemple : si l'on ne termine pas à temps la surveillance des infrastructures, s'il y a un retard d'homologation d'un aéronef) permettant l'évaluation des aspects opérationnels et techniques en rapport avec les objectifs de sécurité;
- l'insuffisance du personnel ATC formé pour la gestion des vols dans l'espace RVSM pourrait compromettre l'aspect capacité et augmenter de risque d'insécurité;
- Si le Système ATC au niveau national n'est pas modifié à temps par rapport à la date fixée pour la mise en œuvre du programme, celui-ci va être retardé ; et
- le retard de l'un ou l'autre Programme ACAS aura pour conséquence la présence de beaucoup d'aéronefs à versions ACAS différentes, ce qui pourrait causer des problèmes dans l'environnement RVSM.

8. PREVISIONS DES COUTS DU PROGRAMME RVSM ET DES RESSOURCES REQUISES

A la suite d'une proposition de la Commission OACI de Révision du concept Général de Séparation Verticale à la fin des années 1980, tous les États membres de cette organisation se sont mis d'accord sur la faisabilité de mise en œuvre du RVSM sur le plan mondial.

8.1 Etude du Coût / Bénéfice du RVSM AFI

Les principaux avantages issus de la mise en œuvre du RVSM dans l'espace aérien AFI se résument dans l'accroissement remarquable de la capacité de l'espace aérien en-route. Cependant, une étude du coût/bénéfice pour le RVSM devrait être menée jusqu'au bout à des fins budgétaires. Cette analyse doit tenir compte des éléments suivants :

- améliorations de la capacité ATC ;
- coûts pour les élévations altimétriques des aéronefs ;
- coûts pour les élévations des systèmes ATM ;
- coûts des systèmes de surveillance de la hauteur et de l'exploitation ;
- économies de combustible ; et
- coût du retard de la mise en œuvre.

8.2 Conditions requises par la capacité

La première justification pour la mise en œuvre du RVSM dans l'espace aérien RVSM dans la Région AFI est la nécessité de fournir la capacité supplémentaire de l'espace aérien afin de répondre au nombre sans cesse croissant des mouvements des aéronefs. Parmi les différentes mesures examinées, la mise en œuvre du RVSM est considérée, à court terme, comme le moyen le moins coûteux de satisfaire à ce besoin à travers la création de six niveaux de vol supplémentaires à utiliser dans l'espace aérien sursaturé compris entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus

8.3 Ressources Requises et Prévisions du Coût Par les Partenaires

La prévision du coût total du Programme RVSM devrait être déterminée au moyen de l'analyse de coût. Les partenaires ont la responsabilité d'identifier et obtenir l'approbation de leur budget et des ressources requises.

9. CONCLUSION

Le Groupe APIRG a endossé les objectifs de capacité et les avantages économiques potentiels associés avec la future mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit de 1000pieds dans la Région AFI et, ainsi, il a conclu que la planification d'une telle mise en œuvre devrait être considérée comme un dossier prioritaire. Il est reconnu qu'il faut trancher un certain nombre de problème complexes, y compris les facteurs météorologiques et topographiques, les équipements des aéronefs, et des questions relatives au contrôle de trafic.

Il faut activement poursuivre un programme de mise en œuvre du RVSM au niveau national dans les meilleurs délais possibles, l'État et l'ARPO étant chargés de faire la planification de cette mise en œuvre. Le Programme RVSM sera entièrement coordonné pour la totalité de la zone où le système sera appliqué, et il devra tenir compte du travail accompli par le Groupe d'experts sur l'examen de la notion générale d'espacement (RGCSP), le Groupe de Planification des systèmes de l'Atlantique Nord (NAT SPG), EUROCONTROL et d'autres plans de mise en œuvre du RVSM dans d'autres Régions de l'OACI.

PROJET DE PROGRAMMATION DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AU NIVEAU NATIONAL														
ACTIVITES	2004												2005	
	MOIS												M	
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F
GESTION DU PROGRAMME														
Comité RVSM														
Plan Directeur du RVSM														
Plan du Programme RVSM														
Promotion du RVSM														
EXPOITATIONS D'AERONEFS & NAVIGABILITE														
Système d'Aéronefs														
Homologation RVSM														
Politique de Surveillance														
Système de Surveillance														
Organisation de la Surveillance														
Opérations du Système de surveillance														
GESTION DU TRAFIC AERIEN														
Espace Aérien														
Procédures ATC														
Appui au Fournisseur ATS														
Formation ATC														
Planification des Vols														
Gestion des courants du trafic aérien (ATFM)														
Systèmes ATS														
Aviation Militaire														
Horaire du Fournisseur ATS														
Législation														
Collecte des Données OPS														
Après-Mise en Oeuvre														
Evaluation de la Performance d'exploitation RVSM														
ASSURANCE DE LA SECURITE														
Politique de la Sécurité														
Avant-Mise en Oeuvre														
Après-Mise en oeuvre														
SURVEILLANCE DE LA HAUTEUR														
Base de Données des Aéronefs RVSM														
Comptes rendus des Ecart en Hauteur														
Evaluation des préparatifs														

PROJET DES PRODUITS DU PROGRAMME RVSM AU NIVEAU NATIONAL			
	BUT	DESCRIPTION	OBJECTIF
Sous-Programme I – Gestion du Programme			
1	Créer un Comité de Mise en Oeuvre du RVSM au niveau National	Définir les tâches du Comité de Mise en Oeuvre du RVSM et mettre en place les moyens nécessaires	Organiser un Bureau pour soutenir la Mise en Oeuvre du RVSM
2	Elaborer un Plan Directeur du RVSM	Elaborer, en concertation avec les partenaires concernés, un Plan Directeur RVSM ayant des échéances réalistes	Le Plan Directeur RVSM, endossé par tous les Partenaires et dont l'engagement provient de l'État.
3	Activités relatives à la Gestion du Programme	Elaborer un Plan interne de Gestion du Programme National. Elaborer des processus de Gestion de Programme susceptibles de favoriser une gestion efficace et proactive du Programme RVSM . Gérer le Programme RVSM tout au long de la période requise et transmettre aux Partenaires des rapports concernant les éléments indicatifs, l'information, les projets et les résultats. Donner des rapports au Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO) sur les progrès et l'état des activités	Plan de Gestion du Programme RVSM au niveau national. Processus de gestion du Programme. Mécanismes pour surveiller les progrès. Rapport sur le progrès et les réalisations.
4	Activités entreprises par chaque État dans le cadre de la Promotion du RVSM.	Instaurer des méthodes d'information ainsi que des liens avec tous les partenaires affectés afin de donner appui au Programme RVSM à travers l'information préalable et des actions combinées. L'accroissement de la campagne à travers l'industrie et au sein de chaque État réduira le risque d'échec du programme dans la réalisation de ses objectifs.	Elaborer, exécuter et coordonner une campagne de sensibilisation par des faits, des produits et des modules de formation qui renforceront les étapes marquantes du RVSM.
Sous-Programme II – Exploitations d'Aéronefs et Navigabilité			
<p>Cette Phase va permettre d'assurer que les moyens techniques, opérationnels et réglementaires seront disponibles pour les usagers de l'espace aérien et les États afin de rendre possibles les homologations RVSM. Chaque Sous-Programme doit également soutenir et suivre le processus d'homologation RVSM. La précision dans le maintien de la hauteur de l'aéronef sera vérifiée à travers l'usage des infrastructures de Surveillance des Hauteurs. Le système de surveillance doit fournir des données techniques afin de confirmer que les objectifs de sécurité sont remplis.</p>			
5	Développement du Système de bord	Préparer tout le matériel réglementaire ainsi que des éléments indicatifs nécessaires. Instaurer une base de données d'aéronefs affectés pour assurer que tous les aéronefs affectés sont convenablement préparés au système RVSM. Etablir des contacts avec les exploitants pour s'assurer qu'ils ont pris des mesures appropriées pour que les préparatifs du RVSM se fassent à temps.	Le matériel réglementaire nécessaire est délivré aux Exploitants afin de leur permettre de terminer les modifications nécessaires. La transmission de rapports à l'ARPO en confirmera son habileté de modifier l'aéronef et respecter les dates-cibles.
6	Accomplissement des conditions d'homologation RVSM	S'assurer que toutes les mesures nécessaires sont prises afin de se rassurer que les exploitants sont à même de remplir les conditions d'homologation RVSM. Cela englobe l'établissement des contacts avec les partenaires concernés, la préparation des éléments de notification nécessaire, et la surveillance des progrès réalisés par les exploitants pour remplir les conditions exigées par le RVSM.	Exploitants prêts pour le RVSM. Publication des rapports périodiques sur l'état des préparatifs des exploitants.

	BUT	DESCRIPTION	OBJECTIF
7	Surveillance de la politique et de la structure du Système	L'ARPO doit mettre en place des moyens convenus par lesquels la politique de surveillance est réalisée. Définir les rôles de tous les partenaires à des fins de surveillance. Définir les critères de gestion pour le GMU. Définir l'organisation du système de surveillance.	Tous les spécifications et contrats en place pour permettre le développement et l'utilisation du système de surveillance
8	Surveillance du développement du Système	Développement et installation d'un nombre déterminé de GMUs.	Equipement de surveillance (GMU) développé et disponible.
9	Surveillance du développement de l'organisation	Le RMA doit gérer les GMUs identifiés. Bâtir un système nécessaire à la gestion des Données Opérationnelles.	Système de Surveillance Prêt pour utilisation
10	Surveillance des opérations du Système	Application du Système de Surveillance pour obtenir les données ASE. Analyse de la performance et envoi des données aux sous-programmes pour une analyse plus approfondie. Action de suivi pour aéronefs qui, apparemment, ne satisfont pas au MASPS.	Obtention de données Techniques dont il faut tenir compte dans l'Evaluation de la Sécurité
11	Améliorations Techniques destinées à l'après mise en Oeuvre du RVSM	Faire le suivi de la surveillance après la Mise en Oeuvre du RVSM afin de fournir des observations de performance en même temps que l'analyse des causes d'une dégradation de performance quelconque. Ce processus va impliquer le suivi de toutes les anomalies, la notification des causes communes pour n'importe quel problème observé, puis des recommandations en vue des améliorations.	Rapports de performance et recommandations pour améliorer le système de façon appropriée.
<p>Sous-Programme III – Préparation ATM</p> <p>Cette Phase doit permettre d'assurer que les éléments liés aux fournisseurs de service ATS sont bien préparés et sont prêts pour la Mise en Oeuvre du RVSM à la date convenue. Les Sous-Programmes doivent identifier les tâches, ce qui devrait permettre aux États de faire des changements sur l'espace aérien, introduire les Procédures RVSM, modifier les systèmes ATC, dispenser la Formation ATC et résoudre les problèmes d'ordre juridique</p>			
12	Structure de l'Espace Aérien	Evaluation du RVSM en ce qui concerne les études de simulation dans l'espace aérien de Transition/Non-transition afin de valoriser la structure de l'espace aérien et n'importe quel changement de sectorisation.	Transmission du rapport d'évaluation pour tous les ACCs se trouvant dans la Zone RVSM. Terminer les rapports sur les simulations RVSM. Fournir les propositions convenues pour les changements de Réseau de Routes ATS. Fournir les plans convenus pour les changements de sectorisation appropriés.
13	Procédures ATC	Développer les Procédures ATM pour la mise en oeuvre du RVSM	Elaboration du Manuel ATC pour le RVSM national
14	Appui aux Fournisseurs ATS	Donner appui à la mise en oeuvre des Procédures ATS du RVSM suivant les spécificités des sites.	Elaboration des Procédures ATS suivant les spécificité des sites comme requis
15	Formation ATC	Fournir le syllabus de formation ATC RVSM destiné aux zones de transition et non-transition. Formation RVSM des Instructeurs ATC. Tous les contrôleurs doivent être préparés au RVSM.	Elaboration d'un syllabus de formation ATC. Former des Instructeurs ATC. Définir des programmes de formation au niveau National. Former des ATCs pour les Opérations RVSM

	BUT	DESCRIPTION	OBJECTIF
16	Planification des Vols IFPS	Fournir le Module de Formation et les Procédures en IFPS pour assurer l'usage et la distribution correctes des plans de vol en ce qui concerne les conditions exigées par le RVSM	Elaboration du module de formation et des Procédures pour remplir les conditions exigées du FPL
17	Impact du RVSM sur l'ATFM (si c'est le cas)	Fournir le module de formation et les procédures pour les systèmes CFMU, pour assurer les indications correctes de chargement des secteurs et l'aménagement des vols pour les besoins ATFM.	Elaboration du module de formation et des procédures pour remplir les conditions exigées.
18	Modification du Système ATS	Identifier les modifications requises au niveau du système ATS dans le but de remplir les conditions opérationnelles requises, faire des amendements des spécificités existantes de l'interface, et donner des indications <u>HMI</u> , faire le suivi des modifications portées aux systèmes dans tous les ACCs concernés.	Elaborer des conditions opérationnelles convenues et acceptées pour renforcer le système et les Spécificités de l'Interface (OLDI). Donner Appui et Conseils au cours des modifications.
19	Préparation de l'Aviation Militaire	Identifier les conditions militaires exigées en rapport avec la mise en oeuvre du RVSM	Développer des conditions opérationnelles applicables.
20	Programme de Compte à rebours des Fournisseurs ATS	Fournir une échéance de publications aéronautiques ainsi qu'un plan/programme de compte à rebours. Surveiller les préparatifs des États dans l'exécution du plan/programme en question	Elaborer une échéance des publications aéronautiques ainsi qu'un Plan/Programme de compte à rebours pour la mise en oeuvre du RVSM
21	Législation	Créer un Sous-groupe chargé d'identifier les questions juridiques et en proposer des solutions	Le Sous-Groupe doit transmettre le Rapport Juridique ainsi que les projets de textes juridiques ou des conseils que les États doivent mettre en oeuvre.
22	Collecte de Données Opérationnelles pour l'Assurance de la Sécurité.	Créer un processus de collecte et d'analyse d'information concernant les erreurs opérationnelles de l'ATC et du Pilote, tout au moins les Incidents opérationnels en rapport avec le Système RVSM du maintien -Hauteurs	Transmettre le Rapport sur les Erreurs Opérationnelles de l'ATC et du Pilote.
23	Améliorations opérationnelles de l'après-mise en Oeuvre	Evaluer les opérations RVSM et élaborer des procédures, une structure de l'espace aérien et une sectorisation révisée pour améliorer l'utilisation du RVSM dans l'espace aérien de ce système.	Publier les Procédures Révisées des améliorations du Réseau de Routes ATS.
24	Evaluation des performances opérationnelles du RVSM	Evaluer la capacité ATM avant et après la mise en oeuvre du RVSM en se référant spécifiquement aux changements directement liés au RVSM	Fournir un rapport d'évaluation sur les avantages opérationnel réalisés à partir du RVSM.
Sous-Programme IV – Assurance de la Sécurité RVSM			
Cette phase constitue les évaluations de la Sécurité nécessaires avant la mise en oeuvre, juste après la mise en oeuvre et à la fin du Programme RVSM, tout cela pour s'assurer que les objectifs de sécurité qu'on s'est fixés sont remplis. Le Sous-Programme englobe le développement d'une politique de Sécurité RVSM convenue ainsi que l'identification de la nécessité au niveau des États de préparer des dossiers de Sécurité RVSM.			
25	Développer une Politique de Sécurité Convenue	Elaborer une Politique de Sécurité RVSM au niveau national dans le cadre des Politiques de Sécurité existantes et en concertation avec les partenaires concernés.	Fournir une Politique de Sécurité RVSM au niveau de l'État
26	Evaluation de la Sécurité Avant la Mise en Oeuvre	Identifier les activités requises pour s'assurer que les objectifs de Sécurité sont remplis dès que le RVSM sera mis en oeuvre	Conseiller ou déconseiller l'ARPO, du point de vue de la sécurité, pour démarrer le programme RVSM.
27	Evaluation de la Sécurité durant l'après-Mise en Oeuvre	Identifier les activités requises pour s'assurer que les objectifs de Sécurité sont remplis sitôt que le RVSM aura été mis en oeuvre.	Adresser à l'ARPO des rapports sur les niveaux de risques, rapports qui serviront de base de prise de décision dans la mise en oeuvre des mesures de réduction des risques en question.

	BUT	TACHE	OBJECTIF
Sous-Programme 5 – Surveillance de Hauteur Le RMA est l'organe autorisé par l'APIRG à dispenser des services de Supervision de la Sécurité en rapport avec la mise en oeuvre ainsi que l'utilisation sûre continue du RVSM à l'intérieur de l'espace aérien désigné. Il est demandé aux États d'homologuer les aéronefs pour les opérations RVSM et assurer la supervision de la Sécurité.			
28	RMA	La RMA fut créée pour la surveillance de la hauteur des aéronefs et recommander ces derniers pour homologation RVSM	Prendre en charge la supervision de la Sécurité.
29	Base de Données d'Aéronefs RVSM	La Direction de l'aviation civile (CAA) doit créer une base de données pour l'homologation RVSM des aéronefs	Surveiller le respect du règlement RVSM par les exploitants
30	Ecarts de Hauteurs	La RMA doit transmettre à la CAA des rapports sur les écarts de hauteur	Assurer la Supervision de la Sécurité
31	Evaluation des Préparatifs	La CAA doit effectuer une évaluation sur les préparatifs en matière de Sécurité	Respecter la date fixée pour la Mise en Oeuvre du RVSM

TACHES DE L'ORGANE RESPONSABLE DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AU NIVEAU NATIONAL				
Description	Organe Responsable	Date de Commencement	Date cible	État Actuel
GESTION DU PROGRAMME				
Comité RVSM	càd Direction de l'Aviation Civile			
Plan Directeur RVSM	Bureau du Programme			
Programme Directeur RVSM	Bureau du Programme			
Promotion RVSM	Bureau du Programme			
EXPLOITATIONS ET NAVIGABILITE DES AERONEFS				
Systèmes d'aéronefs	càd Fournisseur ATS			
Homologation RVSM	càd CAA			
Politique de Surveillance				
Système de Surveillance				
Organisation de la surveillance				
Opération du système de surveillance				
GESTION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE				
Espace Aérien	càd Fournisseur ATS			
Procédures ATC				
Appui au Fournisseur ATS				
Formation ATC				
Planification des Vols				
ATFM				
Systèmes ATS				
Aviation Militaire				
Horaire du Fournisseur ATS				
Législation				
Collecte des données OPS				
Après-Mise en Oeuvre				
Examen de la Performance OPS RVSM				
ASSURANCE DANS LA SECURITE				
Politique de Sécurité	càd CAA			
Avant-Mise en Oeuvre				
L'après-mise en oeuvre				
SURVEILLANCE DE LA HAUTEUR				
Base des Données d'Aéronefs RVSM	CAA			
Comptes rendus des écarts de Hauteur	RMA & CAA			
Evaluation des Préparatifs	CAA			

PROJET DU PROGRAMME RVSM AU NIVEAU NATIONAL

