



# ICAO

## Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de Planification et de Mise en Œuvre (APIRG/22) (Accra, Ghana, 29 Juillet – 2 août 2019)

### Point 3.1 de l'ordre du jour: Sécurité de l'espace aérien RVSM

#### RÉSULTATS DE LA CRA 12 ET COMMENT RÉDUIRE LES NIVEAUX TLS DANS LA RÉGION AFI

(Note présentée par l'ARMA)

SOMMAIRE
La présente note de travail traite brièvement des résultats de l'évaluation 12 du risque de collision AFI, qui a été largement influencée par les travaux du groupe de contrôle AFI. Il fournit également des suggestions à la région sur les moyens de traiter les facteurs qui ont une incidence sur le niveau de sécurité ciblé.
<b>REFERENCES :</b> Rapport de l'évaluation 12 du risque de collision AFI.
<b>Objectifs stratégiques connexes de l'OACI :</b> A, B, E

## 1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail expose deux des objectifs de la politique de sécurité RVSM AFI, à savoir une évaluation du risque technique de collision verticale mesurée par rapport à un niveau cible de sécurité (TLS) de  $2,5 \times 10^{-9}$  d'accidents mortels par heure de vol, ainsi qu'une évaluation du nombre total de collision verticale mesuré par rapport à un TLS de  $5 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol.

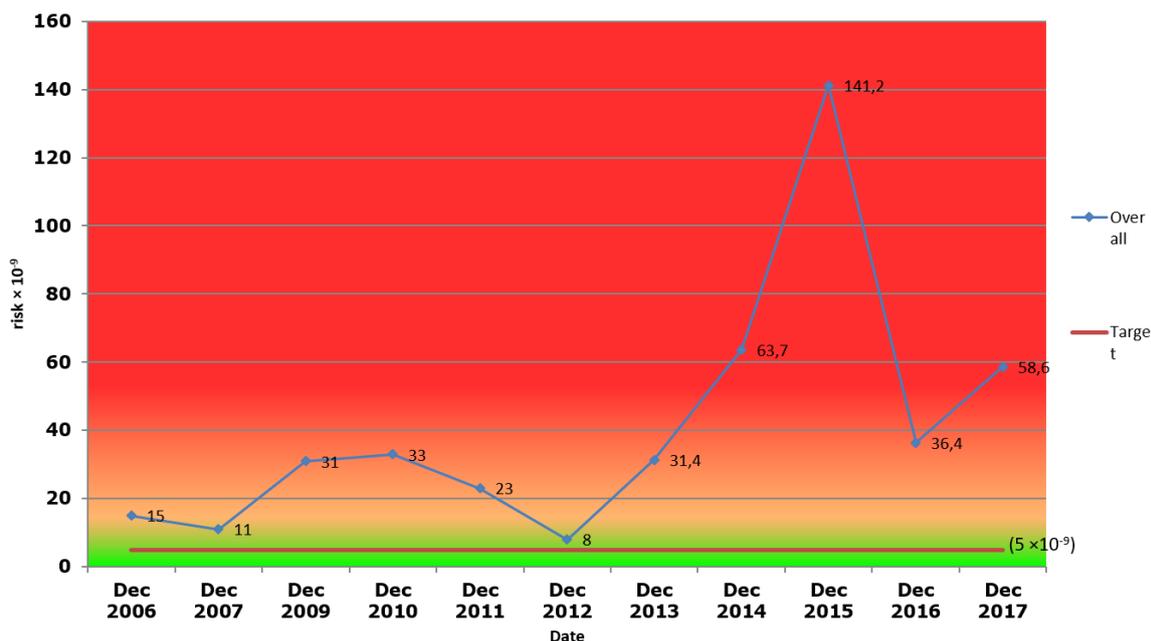
1.2 Les évaluations des risques de collision verticale techniques et totales sont basées sur les données et les informations disponibles relatives aux opérations RVSM AFI au cours de l'année civile 2017 telles que recueillies et rassemblées par ARMA.

## 2. ANALYSE

2.1 L'estimation CRA 12 de 2017 du risque total de collision verticale était de  $58,6 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol. Il était environ 1,6 fois plus élevé que l'évaluation CRA 11 de 2016. L'augmentation de l'estimation par le CRA 12 de 2017 du risque total de collision verticale représentait l'effet combiné de l'augmentation des probabilités de chevauchement vertical due à des passages à niveau en vol inappropriés et à des niveaux de vol incorrects.

## Evaluation du risque de collision totale

### Overall Collision Risk Assessment



2.2 L'estimation par le CRA 12 2017 du risque technique de collision verticale était de  $1,2 \times 10^{-10}$  accidents mortels par heure de vol, soit environ 20 fois moins que le TLS vertical technique. Cette estimation était inférieure à celle de l'ARC 11 2016. La diminution est essentiellement imputable à une diminution de l'estimation du paramètre de probabilité de chevauchement vertical du modèle technique de risque de collision verticale. On pense que la diminution de l'estimation de la probabilité de chevauchement vertical correspond à la variation des données de surveillance de la hauteur utilisées pour estimer cette probabilité.

2.3. Plusieurs facteurs demeurent, pour lesquels l'estimation du risque total de collision verticale doit être traitée avec prudence. L'estimation est très probablement affectée par la sous-déclaration d'événements verticaux impliquant de grands écarts de hauteur. Les efforts soutenus pour ramener le risque vertical total plus bas en dessous du TLS vertical total et pour améliorer le compte rendu d'événements dans AFI doivent être poursuivis. La sécurité des systèmes RVSM doit être encouragée à chaque occasion disponible de manière à atteindre tous les acteurs des systèmes RVSM (Exploitants d'aéronefs, organisations de maintenance, AAC et ANSP).

#### 2.4 COMMENT RÉDUIRE LE NIVEAU CIBLE DE SÉCURITÉ POUR LA RÉGION AFI

- La mise en œuvre et l'utilisation de procédures de décalage latérale stratégique (SLOP) de l'OACI au sein de AFI devraient être encouragées, le cas échéant, pour contrecarrer les effets néfastes d'une navigation très précise du GNSS sur le risque de collision verticale. Les avantages du SLOP en matière de sécurité n'ont pas été pris en compte dans la CRA 12 2017 car la mise en œuvre du SLOP n'est pas terminée dans la région AFI.
- Les aéronefs non approuvés ne seront pas autorisés à opérer dans l'espace aérien RVSM;
- Les États doivent soumettre les données RVSM requises à L'ARMA tous les mois, selon les besoins;
- Les États doivent transmettre toutes les homologations RVSM à l'ARMA dès qu'une autorisation est délivrée à un exploitant afin que l'ARMA puisse ajouter l'avion au programme de surveillance à long terme de la hauteur RVSM.;
- Tous les aéronefs approuvés RVSM doivent être surveillés en hauteur tous les 2 ans.
- Les écarts doivent être signalés et la durée de l'écart doit être incluse pour que la détermination

- de la sécurité soit précise.;
- La Contribution de la catégorie E (défaillances de la coordination ATC à ATC) dans les déviations de grande hauteur est à prendre au sérieux, les causes déterminées et des mesures correctives efficaces mises en œuvres ;
  - Qu'aucun pays ne devrait être laissé de côté ;
  - Les initiatives de l'OACI en matière de sécurité ne doivent pas être compromises car elles sont considérées comme des recommandations.; et
  - Les autorités de l'aviation civile doivent prendre des mesures nécessaires.

### **3. SUITE A DONNER**

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note du contenu de la note de travail ;
- b) Exhorter les États doivent soumettre les données RVSM au bureau de l'ARMA tous les mois;
- c) Inviter les autorités de l'aviation civile à encourager les compagnies aériennes et les exploitants à surveiller en hauteur leurs aéronefs RVSM; et
- d) Examiner des actions nécessaires pour réduire le TLS AFI comme indiqué au point 2.4

...  
-FIN-