



**ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**

**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONALE AFI DE  
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17)  
(Ouagadougou, Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)**

---

**Point 3.4 de l'ordre du jour : -Les besoins de surveillance minimum à long terme du  
RVSM**

*(Note de l'Agence régionale africaine de surveillance (ARM))*

**RÉSUMÉ**

Cette note présente un aperçu des besoins de surveillance minimum à long terme du RVSM mondialement acceptée (surveillance de l'altitude) pour approbation par la réunion.

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) a mis en place les besoins de surveillance minimum du RVSM (surveillance de l'altitude) comme précédemment approuvé par l'APIRG. Tous les États et les exploitants d'aéronefs doivent se conformer aux exigences afin de contrôler la stabilité altimétrique. Ces besoins ont été établis au cours de la phase préalable à la mise en œuvre et fait partie de l'analyse de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM (PISC). Ils sont issus du modèle européen qui a été généralement acceptée à l'échelle mondiale comme la meilleure pratique. Les besoins de surveillance minimum du RVSM ont été modifiés au cours de la récente réunion mondiale des Agences régionales de surveillance (RMA) et approuvée par l'OACI à condition que chaque région PIRG soit informé et en accord.

1.2 L'amendement à l'annexe 6 en cours pour le renforcement des besoins de surveillance devrait être effectif d'ici novembre 2010.

1.3 Les besoins de surveillance minimum à long terme du RVSM ont été présentés, discutés et acceptés lors de la réunion ATS/AIS/SAR/SG11 en avril 2010.

**2. DISCUSSION**

2.1 Le tableau actuel des besoins de surveillance minimum du RVSM a 5 catégories de surveillance. Au cours des recherches menées par un groupe de travail mondial de RMA pour établir si oui ou non, la table était toujours d'actualité, il a été constaté, proposée et acceptée par toutes les RMA que la disponibilité des données s'est améliorée à tel un point que le tableau pourrait être modifié. En conséquence, le Groupe

de travail mondial RMA a réduit les catégories à trois. Cette modification n'aura pas d'effet important sur la surveillance de l'altitude dans la région AFI, cependant elle rendra le processus plus facile.

Les trois nouveaux groupes peuvent être simplement définis comme suit:

- Groupe Approuvé: les données indiquent la conformité avec le RVSM MASPS
- Groupe Approuvé: les données insuffisantes sur l'aéronef approuvé
- Les aéronefs non groupés

2.2 Le nouveau tableau est disponible en **Appendice A** à la présente et sera publié dès que possible après la réunion sur la page web ARMA.

L'amendement à l'annexe 6, qui est en cours de mise en œuvre, se lit comme suit:

« L'État de l'exploitant qui délivre une approbation RVSM à un exploitant établira une exigence garantissant que les performances de tenue d'altitude d'au moins deux avions de chaque groupe de types d'aéronefs de l'exploitant seront surveillées au moins une fois tous les deux ans ou à des intervalles de 1 000 heures de vol par avion, si cette période est plus longue. Lorsqu'un groupe de types d'aéronefs d'un exploitant ne comprend qu'un seul avion, la surveillance de cet avion s'effectuera dans la période spécifiée. »

2.3 L'ARMA gèrera l'objectif des intervalles de 1 000 heures de vol par avion, applicable largement aux jets d'affaires, en demandant aux administrations de l'aviation civile AAC de prouver que les 1000 heures de vol par avion n'a pas été atteint à la fin de la période de 24 mois avant de s'engager à la surveillance de l'altitude. En plus de cela, les Autorités de l'aviation civile concernées seront priées d'informer l'ARMA, pour des raisons de surveillance, quand il sera prévu que l'objectif de 1000 heures de vol par avion sera atteint. Ceci sera un travail en plus pour les autorités de l'aviation civile et l'ARMA et devrait aboutir à la coopération entre les deux parties

### 3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- Prendre note du contenu de la présente note, et
- Approuver les besoins à des besoins de surveillance à long terme du RVSM pour utilisation dans la Région AFI.

-----

**LA RECOMMANDATION SUR L'ANALYSE DE SECURITE POSTERIEURE A LA  
MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE RVSM AFI (POSC)**

<b>No.</b>	<b>Surveillance du système</b>
1	Les approbations du RVSM par l'État doivent être améliorées
2	Se conformer aux besoins de surveillance à long terme du RVSM
3	Le compte rendu de l'erreur opérationnelle doit être amélioré
4	Le compte rendu et l'évaluation de l'erreur opérationnelle doivent être cohérents
5	Les processus de compte rendu doivent être améliorés pour fournir les informations requises pour le traitement
6	La soumission des données du courant de trafic doit être amélioré
7	La proportion des aéronefs utilisant la navigation fondée sur le GNSS doit être contrôlée
<b>Exigences en matière de sécurité</b>	
8	Mise à jour de tous les documents conformément au présent RVSM
9	La documentation RVSM relative à la PISC doit être vérifiée
<b>Améliorations du système</b>	
10	Le SLOP devrait être mise en œuvre conformément aux dispositions de l'OACI
11	Le SLOP doit être harmonisé avec les autres régions
12	La surveillance doit être renforcée, dans le cas échéant
13	Le CPDLC devrait être renforcé, dans le cas échéant
14	Les routes unidirectionnelles et/ou parallèles devraient être mise en œuvre dans le cas échéant
<b>Exploitation du système</b>	
15	Classe A de l'espace aérien devrait être mis en œuvre dans le cas où le RVSM est appliqué
16	La gestion des aéronefs civile non RVSM dans l'espace aérien RVSM devrait être revue
17	Les approbations du gestionnaire et des aéronefs RVSM devraient être renforcées

	<b>Performance de sécurité du système</b>
18	L'amélioration de la performance des services ATS
19	Améliorer les communications Air/Sol
20	Améliorer la coordination entre les organes ATS
21	La discipline de l'équipage d'aéronef doit être renforcée
22	Toute attribution de niveau de vol erroné l'ATS devrait faire l'objet d'une attention diligente.
23	Les aéronefs déviant du niveau de vol autorisé devraient faire l'objet d'une attention diligente

-----