



Organisation de l'aviation civile internationale  
Bureau africain orientale et australe

**Onzième réunion du Sous-Groupe des Services de la Circulation  
Aérienne d'APIRG, Services d'Information Aéronautique, et de recherche et sauvetage  
(ATS/AIS/SAR/SG/11) [Nairobi, Kenya du 26 au 30 avril 2010]**

---

**Point 5 de l'ordre du jour : Opérations RVSM et Activités de Surveillance**

**ANALYSE DE SECURITE POSTERIEURE A LA MISE EN OEUVRE OPERATIONNELLE DU  
RVSM EN REGION AFI (POSC)**

(Présenté par ARMA)

**RÉSUMÉ**

Cette feuille de travail discute et fournit brièvement un aperçu du POSC RVSM AFI

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le POSC sera brièvement présenté et l'accent sera porté sur les points saillants, car le document est volumineux et le contenu trop étendu pour être présenté en détail. Le POSC est un composant important exigé par la politique de sécurité RVSM AFI et fait suite au PISC. Le POSC est conçu pour illustrer au moyen d'arguments et preuves à l'appui que l'application continue du RVSM dans la région AFI satisfait les objectifs principaux de sécurité tels qu'inscrits dans la politique de sécurité RVSM de la région AFI.

**2. DISCUSSION**

2.1 La stratégie pour démontrer l'accomplissement de la politique de sécurité a été soutenue par trois arguments principaux :

- le RVSM en région AFI est sûr en principe, après que l'expérience opérationnelle ait été comparée aux exigences de sécurité figurant dans le PISC;
- l'application du RVSM en région AFI est sûre, en appliquant et en réalisant les exigences de sécurité, sur la base sur des données de sécurité disponibles durant la période du 25 septembre 2008 au 30 septembre 2009.
- les problèmes qui ont été identifiés dans le PISC, et les hypothèses retenues à leur propos, ont été abordées d'une manière satisfaisante.

2.2 Les arguments mentionnés ci-dessus ont été complètement traités tout le long du document, ce qui mène aux trois conclusions récapitulées comme suit:

- Il a été conclu que le RVSM en AFI continue d'être sûr en « principe ».
- Il n'a pas été conclu que le concept RVSM d'AFI est sûr puisque qu'il a été démontré que quelques exigences de sécurité n'ont pas été réalisées. Le risque vertical total (TVR) a été multiplié par un facteur de 6 au-dessus du TLS retenu.. Les exigences de surveillance d'ARMA n'ont pas été entièrement remplies dans les domaines de l'homologation RVSM des aéronefs, des données sur les flux de trafic, des rapport sur les incidents et de la surveillance de hauteur (Height Monitoring) des avions.
- Il n'a pas été conclu que le reste des exigences du PISC aient été abordées d'une manière satisfaisante car des cas de vols à des niveaux incorrects continuent d'être enregistrés. La migration vers l'espace aérien de classe A n'a pas été entièrement réalisée non plus.

2.3 Comme conclusion générale, les opérations RVSM en région AFI ne sont pas sûres. Cette conclusion a été basée sur tous les événements et données de sécurité soumis durant la période du 25 septembre 2008 au 30 septembre 2009.

2.4 A ce point il sera nécessaire de regarder les quatre risques persistants qui ont été identifiés lors de l'évaluation du risque fonctionnel ( FHA) pour le POSC.

**H1** Un avion non RVSM est séparé des autres de 1000 pieds dans l'espace RVSM. *Non détecté par l'organe ATS ou détecté au premier contact radio*

**H2** Un avion non RVSM évolue dans l'espace RVSM  
*Détecté par l'organe ATS*

**H3** Un avion se voit assigner un niveau de vol potentiellement conflictuel

**H4** Un avion dévie du niveau de vol autorisé

*Inconnu ou connu de l'équipage et non détecté par l'organe ATS*

2.5 Les raisons mentionnées ci-dessus les recommandations suivantes ont été réunies à fin d'aider la région AFI à créant un environnement de fonctionnement RVSM sûr:

### **Surveillance du Système**

1. L'homologation RVSM par les Etats doit être amélioré
2. Se conformer aux exigences minimum de surveillance de la région AFI.
3. Les comptes-rendus d'erreurs opérationnels doivent être améliorés
4. Les comptes-rendus d'erreurs opérationnels et les évaluations correspondantes devront être cohérents
5. Les processus de compte-rendu devrait être améliorer pour fournir les informations utiles
6. La collecte des données sur les flux de trafic doit être améliorée
7. La proportion d'avions utilisant la navigation basée sur le GNSS devrait être surveillée

### **Exigences de sécurité**

8. Mise à jour de toute la documentation avec le statut RVSM actuel
9. La documentation RVSM concernant le PISC devrait être vérifiée

### **Améliorations du système**

10. Le SLOP devrait être mis en application selon des dispositions OACI.
11. Le SLOP à harmoniser avec d'autres régions
12. La surveillance/visualisation devrait être renforcée dans les cas où cela est approprié
13. Le CPDLC devrait être renforcé dans les cas où cela est approprié
14. Des routes unidirectionnelles et/ou parallèles devraient être mis en service au cas où cela est approprié.

### **Exploitations du système**

15. L'espace aérien de classe A devrait être mis en œuvre partout le RVSM est appliqué
16. La gestion des avions civils non RVSM évoluant dans l'espace aérien RVSM devrait être reconsidéré
17. Le processus d'homologation RVSM des exploitants et des aéronefs devraient être renforcé.

### **Performance de sécurité du système**

18. Amélioration des performances des services ATS
19. Améliorer les communications Air/Sol
20. Améliorer la coordination entre les organes ATS
21. La discipline d'équipage d'avion devrait être renforcée
22. Toute attribution de niveau de vol erroné l'ATS devrait faire l'objet d'une attention diligente.
23. Un avion déviant du niveau de vol autorisé devrait faire l'objet d'une attention diligente.

2.6 Les recommandations de sécurité mentionnées ci-dessus devraient former la base des mesures correctives qui contribueront à l'amélioration du risque vertical total (TVR) en région AFI.

## **3. ACTIONS PAR LA REUNION**

3.1 La réunion est invitée à :

- Prendre note du contenu de la présente note de travail pour une application dans les opérations RVSM là où c'est applicable
- Soutenir le principe de la rédaction d'une lettre OACI vers les Etats contenant les recommandations de sécurité pour application dans toute la région AFI.

-----