



Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Bureau Afrique Orientale et Australe

**Douzième Réunion du Sous-Groupe Gestion de la circulation Aérienne
 /Gestion de l'Information Aéronautique/Recherches et Sauvetage
 (ATM/AIM/SAR SG/12) (Dakar, Sénégal, 25 - 29 Juillet 2011)**

Point 5 de l'Ordre du Jour : Exploitation et surveillance du RVSM

RAPPORT D'ARMA

(Note présentée par ARMA)

RESUME

Cette note de travail présente le Rapport ARMA contenant un aperçu général de ses responsabilités relatives aux cinq domaines essentiels de performance.

1. Introduction

- 1.1 Cette note de travail vise à présenter à la réunion, un aperçu du travail de l'ARMA relatif aux cinq domaines essentiels de performance et donc l'État du RVSM dans la région AFI.
- 1.2 Une présentation power-point sera faite à la réunion afin de garantir que les informations les plus importantes sont exposées de manière adéquate.
- 1.3 La réunion doit se rappeler l'engagement que les États ont pris de s'assurer que le RVSM est géré de façon sécurisée pour le bien de la communauté aéronautique dans son ensemble.

2. Discussion

2.1 ARMA est spécifiquement guidée par le Manuel AFI ARMA et le Doc 9574 de l'OACI qui contient les cinq fonctions primaires qui suivent et que l'ARMA envisage de réaliser:

- Etablir et maintenir une base de données des homologations RVSM
- Surveiller la performance de maintien d'altitude des aéronefs et l'occurrence d'écarts d'altitude importants, et établir un rapport approprié sur les résultats
- Réaliser des Evaluations de Sécurité et établir un rapport approprié sur les résultats
- Surveiller la conformité des opérateurs aux exigences d'homologation des États
- Initier les actions correctrices nécessaires au cas où les exigences RVSM ne sont pas observées.

Fonctions Primaires (x5)

2.2 Etablissement et Maintien d'une Base de Données des homologations RVSM (1)

2.2.1 ARMA maintient une base de données des approbations opérationnelles RVSM, avec toutes les approbations opérationnelles RVSM de tous les Etats AFI, pour faciliter l'évolution sûre et efficace des aéronefs opérationnellement approuvé RVSM. La page web ARMA contenant toutes les approbations opérationnelles RVSM AFI, peut être consultée à l'adresse suivante : www.atns.co.za/afi-rvsm. Les Etats énumérés dans le tableau qui suit ont été inclus dans la base de données, sur la base du fait que les données y relatifs répondaient au standard minimum requis par l'OACI pour la distribution. Il est recommandé que tous les Etats/CAA et ANSP consultent régulièrement ce tableau afin de s'assurer que les données sont correctes. Tous les amendements doivent être envoyés sans hésitation à ARMA.

Algérie (limité)	Eritrée (Non fiable)	Maurice (Tous)	Seychelles (Tous)
Angola (Limité)	Ethiopie (Limité)	Mozambique (Tous)	Sénégal (Non fiable)
Botswana (Tous)	Gabon (Tous)	Namibie (Tous)	Soudan (Non fiable)
Burkina Faso(Limité)	Ghana (Tous)	Niger (Tous)	Swaziland (Tous)
Cameroun (Non fiable)	Kenya (Tous)	Nigeria (Progrès en cours)	Ouganda (Tous)
Tchad (Tous)	Libye (Non fiable)	Réunion (Limité)	Zambie (Tous)
Côte d'ivoire (Tous)	Madagascar (Tous)	RSA (Tous)	Zimbabwe (Tous)
RDC (Limité)	Malawi (Tous)	Rwanda (Tous)	
Djibouti (Non fiable)	Mali (Tous)	Sao Tomé (Non fiable)	

Tableau 1.

2.2.2 Un total de 667 approbations opérationnelles RVSM a été enregistré selon les données les plus récentes, à la fin du mois de juin 2011. Ceci représente une augmentation d'environ 120 aéronefs en comparaison avec la même période de l'année 2010. Ces chiffres excluent la flotte RVSM du Maroc, Tunisie et Egypte qui possèdent des flottes assez importantes. La gestion des approbations opérationnelles RVSM au niveau de l'État par les autorités de l'Aviation Civile est un domaine qui nécessite une attention particulière puisque ce ne sont pas tous les Etats qui se conforment aux prescriptions, ce qui représente ainsi une lacune grave.

2.3 Surveillance de Performance de Maintien d'Altitude des Aéronefs et de l'Occurrence d'Ecarts d'Altitude Importants (2)

2.3.1 Surveillance du Maintien d'Altitude

2.3.2 Le Programme de surveillance d'Altitude de l'ARMA est actuellement bien établi et les autorités de l'Aviation Civile d'AFI doivent s'assurer de leur coopération avec l'ARMA pour maintenir les objectifs de surveillance d'Altitude pour chaque flotte d'opérateur. Il faut trouver des solutions pour encourager les autorités de l'Aviation Civile et les opérateurs d'aéronefs à s'y conformer.

2.3.3 Les résultats du Programme de Surveillance d'Altitude d'AFI, ont dépassé pour la première fois les chiffres ASE obtenus dans le calcul de l'actuel CRA AFI. La méthode GMU engendre de bons résultats sur la base d'un total de 235 aéronefs surveillés. Les résultats du HMU et de l'AGHME ont été utilisés à bon escient pour compléter le programme et tendre vers les objectifs de surveillance d'AFI.

2.3.4 Pour le moment, le programme continue d'enregistrer des résultats principalement pour la zone au sud de l'Équateur, ce qui est plutôt inquiétant car ils sont nombreux les opérateurs au nord de l'Équateur qui ont désespérément besoin de surveillance d'Altitude

2.3.5 Tous les aéronefs/ opérateurs opérationnellement approuvés RVSM par les Etats sont continuellement contrôlé pour la conformité à la surveillance d'altitude et la réalisation des objectifs en la matière. ARMA est conscient qu'il y a une certaine apathie à l'égard de cette norme figurant dans l'annexe 6 ; une amélioration est nécessaire de ce point de vue. Les autorités de l'Aviation Civile et les opérateurs sont priés de collaborer afin d'éviter tout désagrément qui puissent affecter l'exploitation. Les autorités de l'Aviation Civile ont, dans certaines circonstances retiré des approbations RVSM aux aéronefs sans qu'aucun vol de surveillance d'altitude ne soit effectué comme cela est requis. C'était le dernier recours après de nombreuses demandes de se conformer. Les lacunes en matière de surveillance d'altitude ont des implications importantes de sécurité pour l'opérateur et l'ANSP. Plusieurs protocoles ont été ouverts où les avions ont démontré un ASE inacceptable. La plupart ont été résolue ou entrain de l'être.

2.3.6 Erreurs Opérationnelles conduisant à des Ecart d'Altitude Importants.

2.3.7 Les Erreurs opérationnelles conduisant à des Ecart d'Altitude Importants sont en cours d'évaluation dans les cadres du CRA en cours. Cependant, la dernière évaluation portait sur un total de 51 LHDs alors que la présente en compte 86.

2.4 Mener des Evaluations de la Sécurité (3)

2.4.1 Les Evaluations de la Sécurité sont en progrès continu en vue de satisfaire la Politique de Sécurité. La collection de données pour l'évaluation de la sécurité de 2011 est actuellement en cours. Afin que ces évaluations soient réussies, les Etats /CCR doivent préparer et soumettre à l'ARMA les données requises. Comme discuté auparavant, ces données sont utilisées par l'ARMA pour deux objectifs et doivent être conservées par les Etats pour leurs propres archives. La collection et la soumission des données pour l'évaluation de la sécurité du RVSM doit revêtir une importante priorité vu que manquer de soumettre les données conduira inévitablement à l'échec de la surveillance des opérations RVSM. Il est instamment demandé aux Etats d'envisager tous les moyens pour obtenir ces données. A ce jour, les renseignements de sécurité ne sont fournis qu'au faible taux de 35%.

2.4.2 Les résultats de l'évaluation de sécurité en cours seront présentés à APIRG 18 et discutés en détail au cours de la réunion ATM/AIM/SAR SG13.

2.5 Contrôler la Conformité de l'Operateur aux exigences d'Approbation de l'Etat (4)

2.5.1 Cette fonction est en progrès continu vu que l'ARMA utilise les résultats des évaluations mensuelles pour vérifier que les aéronefs détectés dans la bande RVSM sont

effectivement des aéronefs approuvés RVSM par un Etat et que les opérateurs sont enregistrés au niveau de l'ARMA. De nombreuses questions ont été reçues des RMA voisins pour traiter de la présence de certains aéronefs dans un espace aérien RVSM pour lequel le RMA plaignant n'a aucune trace. Le cas des aéronefs d'Etat demeure également un problème qui sera abordé dans une note de travail séparée. Depuis notre dernière réunion, nous avons enregistré environ 79 aéronefs qui sont portés manquant de la liste des approbations RVSM à comparer à la période passée où 70 manquaient. L'ARMA considère ceci comme un chiffre plutôt prudent puisque que nous sommes au courant des programmes de vols quotidiens d'opérateurs non approuvés. Une fois de plus, ceci est découle des manquements mentionnés dans les systèmes d'approbation RVSM nationaux.

2.6 Initier des actions correctrices si les exigences RVSM ne sont pas remplies (5)

2.6.1 Des actions correctrices ont été négociées avec diverses Autorités de l'Aviation Civile afin de trouver des solutions pour les écarts d'altitude importants. De même pour les aéronefs pour qui une mesure importante d'ASE a été enregistrée. L'ARMA considère ces thèmes comme une tâche continue et présentera là-dessus des rapports appropriés.

2.7 Trafic mensuel de FIR et résultats transmis à l'ARMA

2.7.1 Le retour d'information pour 2011 n'a été que d'un maigre 35 %, ce qui entrave une fois de plus la compilation des diverses évaluations de sécurité. On ne peut insister assez sur les données d'évaluation de sécurité. Si la région n'est pas au courant des zones de faiblesse du RVSM, il est impossible d'en envisager les solutions. Comme la question du retour des données de sécurité est essentielle elle sera abordée dans une note de travail distincte qui propose qu'une liste des États déficients soit établie afin de faciliter le suivi et de trouver des solutions. À ce point, il convient de mentionner que le Botswana et les FIRs ASECNA ont fait de grands efforts pour fournir des données de sécurité qui représentent sans doute une composante importante dans la surveillance de la sécurité et dans l'évaluation de la sécurité de 2011.

3. Les responsables nationaux de programmes RVSM (NPM) AFI

Le point de contact pour les questions RVSM dans chaque État est essentiel pour traiter avec succès, toutes les questions RVSM de cet État ; cependant, de nombreux États sont déficients de ce point de vue. Cette exigence est abordée dans une autre note de travail qui propose que les États déficients à cet égard soit listée jusqu'à ce qu'ils se conforment.

4. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

La réunion est invitée à :

- 1) Prendre note des informations contenues dans cette note de travail
- 2) Apporter son soutien à ARMA pour atteindre ses objectifs dans les cinq domaines essentiels de performance.
