

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

Troisième réunion du Sous-groupe APIRG Espace aérien et opérations d'aérodromes  
(AAO/SG3), Réunion virtuelle, 3 au 5 août 2020

Point 3 de l'ordre du jour : Planification et mise en œuvre

**ESPACE AÉRIEN (SÉCURITÉ, CAPACITÉ ET EFFICACITÉ)****RAPPORT DE LA 13<sup>ÈME</sup> EVALUATION DES RISQUES DE COLLISION RVSM DANS LA RÉGION AFI**

*(Document présenté par l'ARMA)*

<b>RÉSUMÉ</b>
<b>Ce document de travail présente les résultats de l'Évaluation annuelle des risques de collision pour l'année 2018, effectuée pour établir l'utilisation sûre de l'espace aérien RVSM dans la Région AFI.</b>
<b>REFERENCE(S) :</b> Annexe 6 de l'OACI Doc 9937 de l'OACI Doc 9574 de l'OACI Doc 9930 de l'OACI
<b>Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : Sécurité, efficacité et capacité</b>

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'ARMA est chargée de conserver une base de données de la conformité de la surveillance de la tenue d'altitude pour les aéronefs approuvé RVSM dans la région AFI et de produire un rapport pour chaque État au moins une fois par an ou si les structures de l'APIRG l'exigent.

1.2 La collecte des données de l'évaluation de la sécurité RVSM est un processus continu et nécessaire pour le maintien de la sécurité RVSM. Les FIR/ACC de l'AFI sont engagées à saisir, compiler et soumettre les données de l'évaluation de la sécurité tous les mois à l'ARMA à cet effet. Il doit être rappelé que la surveillance précise continue de RVSM dans l'AFI, comme dans d'autres régions de l'OACI, est un processus à long terme et l'ARMA a besoin de la pleine participation de tous les ACC/FIR. Référence est faite à la Recommandation 6/8 (c) de la 8<sup>ème</sup> réunion RAN de l'AFI portant sur la collecte à long terme de données sur la circulation RVSM.

1.3 L'ARMA envoie une lettre d'information tous les six mois à chaque FIR/ACC pour les informer sur l'état de soumission pour la période considérée. Différentes FIR ont un dossier exceptionnel, d'autres ont des insuffisances tandis que d'autres encore n'en soumettent pas du tout. La question est périodiquement posée de savoir à quoi servent les données de l'évaluation

de la sécurité et sur la manière dont les formulaires doivent être remplis. Les informations ci-dessous servent à permettre de dégager un récapitulatif.

## 2. DISCUSSION

<b>Espace aérien de l'AFI – heures de vol annuelles estimées = 483 110,88 heures</b>			
<i>(nota : heures estimées sur la base des données d'échantillon de trafic en 2018)</i>			
<b>Source du Risque</b>	<b>Estimation du Risque</b>	<b>TLS</b>	<b>Remarques</b>
<i>RMACG 13, Risque total (RMACG PRECEDENT)</i>	$58,6 \times 10^{-9}$	$5,0 \times 10^{-9}$	<i>Au-dessus du TLS.</i>
Risque technique	$2,4 \times 10^{-11}$	$2,5 \times 10^{-9}$	En dessous du TLS technique
Risque opérationnel	$70,2 \times 10^{-9}$	-	-
Risque total	<b><math>75,4 \times 10^{-9}</math></b>	$5,0 \times 10^{-9}$	<b>Au-dessus du TLS</b>

2.1 Le tableau ci-dessus représente le risque total de collision verticale par rapport à un TLS de  $5 \times 10^{-9}$  d'accidents mortels par heure de vol. L'estimation du risque de collision verticale totale de la CRA 13 de 2018 était de  $75,4 \times 10^{-9}$  accidents mortels par heure de vol, soit 15 fois le TLS vertical total. Cette estimation était approximativement 1,3 fois plus importante que sa contrepartie de la CRA 12 de 2017. L'estimation actuelle est assez comparable à l'estimation de la CRA 9 de 2014 et égale à approximativement la moitié de l'estimation de la CRA 10 de 2015.

2.2 Les données ont été reçues d'un nombre très limité de FIR/UIR. Seules 15 FIR ont fourni des données et ces données ont servi à déterminer la fréquence de passage et la population d'aéronefs. Une seule FIR/UIR, celle de Harare, a fourni à l'ARMA des données du Formulaire 4 couvrant les 12 mois. Au total, une valeur de données de 132,9 de ces mois a été traitée. Cela constitue approximativement 42 % du total qui aurait dû ressortir des 27 FIR/UIR participantes. Il s'agit du plus faible pourcentage de données fournies pour toutes les CRA. La qualité des informations disponibles variait considérablement.

2.3 Les insuffisances persistantes dans la région AFI sont préoccupantes, en particulier celles affectant la sécurité des opérations d'aéronefs. La priorité devrait être accordée à la structure de l'APIRG pour contribuer à éliminer les insuffisances les plus courantes et les plus persistantes. Bien que l'ARMA se soit efforcée de faire participer les États et à les rendre conformes, cette tâche n'a pas été couronnée de succès. La plupart de ces insuffisances de longue date n'ont pas été éliminées. Les États ci-dessous n'ont pas pu tenir les engagements qu'ils avaient pris lors de la Réunion RAN de l'AFI en 2008.

### Insuffisances de retour de données RVSM par les États

- Addis-Abeba
- Asmara
- Dar es Salaam
- Kinshasa
- Lilongwe
- Luanda
- Lusaka
- Mogadiscio

## 3. MESURES ATTENDUES DE LA REUNION

3.1

La réunion est invitée à :

- a) Prendre note du contenu du document de travail
- b) Assister l'ARMA en recommandant des mesures garantissant efficacement les États à se conformer aux recommandations au Doc 9930 de l'OACI
- c) Demander instamment les FIR/ACC et les à soumettre des données sur les Évaluations de la sécurité RVSM tous les mois pour que les différentes tâches des évaluations de la sécurité puissent être effectuées et finalisées selon les dispositions de l'OACI.

-----