



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

4.4. Surveillance de l'espace aérien de la région AFI

Soutien régional à ARMA

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
Cette note de travail présente les défis auxquels est confrontée l'Agence régionale de surveillance de la région AFI (ARMA) dans l'accomplissement de son mandat en raison de ressources humaines et financières limitées. Elle propose que des mécanismes visant à renforcer le soutien régional à ARMA soient examinés, notamment les contributions financières, le détachement d'experts et l'harmonisation de la gouvernance.	
<i>La suite à donner est présentée au paragraphe 3.</i>	
Objectifs stratégiques	<ul style="list-style-type: none"> • A – Sécurité • B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne
Références	Doc. OACI 9574, Doc. OACI 4444 – PANS ATM, rapports des réunions AFI RAN/7, et rapports d'APIRG

1 INTRODUCTION

- 1.1 L'Agence régionale de surveillance de la région Afrique-océan Indien (ARMA) est responsable de la surveillance de la sécurité de l'espace aérien RVSM (Minimum de séparation verticale réduit) de la région AFI. Cela englobe la surveillance des opérations effectuées par les exploitants aériens régionaux dans l'espace aérien adjacent PBCS (Communication et surveillance fondées sur les performances).
- 1.2 ARMA est donc responsable de la surveillance dans les quarante-huit (48) États de la région AFI, dont six (6) dans l'espace aérien de l'Atlantique Sud (SAT).
- 1.3 L'introduction du concept RVSM (Minimum de séparation verticale réduit entre les niveaux de vol FL290 et FL410 inclus, de 2000 pieds (600 m) à 1000 pieds (300 m)) est le résultat d'une étude menée par le Comité d'examen du concept général de séparation (RGCSP) de l'OACI, rebaptisé depuis « Comité de séparation et de sécurité de l'espace

aérien (SASP) ». L'objectif était d'améliorer la capacité de l'espace aérien et l'efficacité opérationnelle.

- 1.4 Avec l'introduction du minimum de séparation verticale réduit (RVSM), il était nécessaire que la région AFI réalise une étude de sécurité sur les risques liés à la mise en œuvre du RVSM dans la région afin de permettre une transition en toute sécurité.
- 1.5 En 2004, la société Air Traffic and Navigation Services Company Limited (ATNS) et l'OACI ont signé un protocole d'accord dans lequel ATNS s'engageait à financer les services d'un consultant afin de faciliter la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI pendant une période de douze (12) mois.
- 1.6 À la suite de la mise en œuvre réussie du programme RVSM AFI le 25 septembre 2008, l'OACI et la République d'Afrique du Sud ont signé un accord portant sur la création d'ARMA afin de maintenir les niveaux de sécurité requis dans l'espace aérien RVSM de la région AFI. L'Afrique du Sud, par l'intermédiaire de ATNS, a accepté la responsabilité d'abriter et de piloter ARMA au nom de l'OACI.

2. ANALYSE

- 2.1 Depuis sa création en 2008, ARMA s'est acquittée avec succès des responsabilités qui lui incombent. L'objectif principal d'ARMA consiste notamment à fournir :
 - la preuve de l'efficacité des spécifications minimales de performance RVSM du système de l'aéronef (MASPS) et des modifications apportées au système d'altimètres afin de se conformer aux MASPS, pour atteindre les performances souhaitées en termes de maintien de l'altitude ;
 - la confiance dans le maintien du niveau technique de sécurité cible (TLS) ;
 - la preuve de la stabilité d'erreur de système d'altimètres (ASE).
- 2.2 Les responsabilités d'ARMA s'articulent autour de cinq domaines de performance clés :
 - Tenir à jour une base de données de certifications et homologations des aéronefs et des exploitants d'aéronefs de la région AFI pour les opérations RVSM ;
 - Réaliser des évaluations de sécurité et d'état de préparation et communiquer les résultats de manière appropriée ;
 - Surveiller les performances des aéronefs en matière de maintien de l'altitude et l'occurrence de grands écarts de hauteur (LHD), et communiquer les résultats de manière appropriée ;
 - Contrôler la conformité des exploitants d'aéronefs aux exigences d'homologation des États ; et
 - Lancer les actions correctives nécessaires si les exigences RVSM ne sont pas satisfaites.
- 2.3 Les responsabilités d'ARMA comprennent la préparation de rapports annuels sur les performances de l'espace aérien RVSM de la région AFI. Cela nécessite la soumission de rapports à APIRG (aujourd'hui AASPG), au Groupe SAT, à la réunion de coordination mondiale de la RMA, au Groupe d'analyse des événements ATS de la région AFI et au Groupe d'action tactique (TAG) de la région AFI. La direction d'ARMA est également tenue de participer à toutes les réunions de sécurité pertinentes relatives au RVSM.

- 2.4 Au fil du temps, les responsabilités d'ARMA se sont élargies. L'introduction du concept PBCS a nécessité la surveillance des aéronefs et des exploitants afin de garantir le respect continu des normes de performance des équipements dans l'espace aérien. En conséquence, la réunion conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10, par la **Décision 6/08**, a revu le mandat d'ARMA et élargi le champ de ses responsabilités pour y inclure la surveillance RVSM et PBCS dans tout l'espace aérien AFI, y compris l'espace aérien en haute mer de la zone SAT et de l'océan Indien.,
- 2.5 Cet élargissement du mandat a augmenté la charge de travail d'ARMA ainsi que le besoin en personnel et en financement.
- 2.6 À ce jour, les activités d'ARMA ont bénéficié entièrement du soutien de la République d'Afrique du Sud, tant sur le plan financier qu'administratif. Si cet engagement national garantit à ARMA un soutien depuis plus de 17 ans, la nature régionale de l'agence appelle à un appui plus large de la part de tous les États de la région AFI.
- 2.7 Récemment, ARMA a été confrontée à des difficultés opérationnelles liées à des pénuries de personnel, notamment la démission de son Manager. Résultat : les récentes réunions de groupes subsidiaires de l'AASPG (AAO SG/8 et SMO SG/1) n'ont pas pu obtenir les rapports de performance RVSM requis. Ces défis soulignent la nécessité d'un engagement régional soutenu afin d'assurer la continuité des fonctions essentielles de surveillance de la sécurité d'ARMA.
- 2.9 Il n'est pas viable de continuer à dépendre uniquement de l'État hôte. Afin d'assurer le fonctionnement à long terme d'ARMA, les États de la région AFI devraient envisager de contribuer au financement de l'agence ou de lui apporter un soutien sous forme de ressources humaines. Ces contributions pourraient être structurées conformément aux politiques de l'OACI relatives aux redevances aéroportuaires et aux services de navigation aérienne (Doc. 9082).
- 2.11 De plus, ARMA bénéficierait d'un cadre de gouvernance renforcé grâce à un lien direct avec un des Bureaux régionaux de l'OACI (ESAF ou WACAF), à l'instar d'autres programmes régionaux. Cela permettrait d'améliorer la supervision, la coordination et la responsabilité tout en favorisant la répartition des charges opérationnelles et financières entre tous les États de la région AFI.
- 2.11 À cet égard, l'AASPG est invitée à fournir des orientations sur les mécanismes permettant d'assurer la continuité et la durabilité des travaux d'ARMA.

3 SUITE À DONNER

- 3.1 La réunion est invitée à :
- prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
 - féliciter l'Afrique du Sud pour avoir accueilli et soutenu l'Agence régionale de surveillance depuis sa création ; et
 - fournir des orientations sur les mécanismes permettant d'assurer un soutien régional durable à ARMA.