



## 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

**Données d'évaluation des risques de collision dans la région AFI - Application du minimum de séparation verticale réduite (RVSM)**

*(Note présentée par ARMA)*

<b>RÉSUMÉ</b>	
Cette note de travail présente les défis rencontrés par l'Agence Régional de Surveillance RVSM AFI dans le cadre de la production d'un rapport d'évaluation des risques complet et réaliste.	
La suite à donner est présentée au <b>paragraphe 3</b> .	
<b>Objectifs stratégiques</b>	A – Sécurité de l'aviation B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne
<b>Références :</b>	Doc. OACI 9574 Doc. OACI 4444 Manuel sur l'évaluation des grands écarts de hauteur (LHD) basée sur un système de gestion de la sécurité (SMS) ATS pour la région AFI

## 1 INTRODUCTION

- 1.1 L'Évaluation des risques de collision (CRA) est un rapport généré à partir des données saisies dans le Modèle de risque de collision. Les données requises comprennent notamment les heures de vol de l'aéronef, les grands écarts de hauteur (LHD) et les capacités de maintien de l'altitude de l'aéronef. Ces paramètres, associés à certaines valeurs constantes, constituent la base sur laquelle s'appuie la Méthodologie d'évaluation des risques de collision dans un espace aérien donné.

1.2 Le modèle étant basé sur des données, pour garantir la précision de l'évaluation des risques de collision, les données saisies doivent être vérifiées afin de détecter les erreurs, telles que les écarts entre les heures d'entrée et de sortie. Par ailleurs, elles doivent être également vérifiées par rapport à la classification correcte des LHD et à l'exactitude des données relatives aux capacités de maintien de l'altitude de l'aéronef.

## 2. ANALYSE

- 2.1. De nombreux États ont le mérite de fournir régulièrement au bureau ARMA des données mensuelles sur le trafic aérien. Toutefois, il est important d'insister sur la nécessité de fournir à ARMA des données sur les incidents aériens et les solutions apportées à ces incidents. Le manque de données adéquates peut être attribué au fait que les Gestionnaires nationaux de programme (NPM) ne répondent pas aux lettres officielles ou aux demandes de renseignements. Il a été constaté que la liste actuelle des Gestionnaires nationaux de programme n'est plus à jour et doit être actualisée, comme demandé précédemment.
- 2.2. *Procédure de décalage latéral stratégique (SLOP)* : En répartissant les aéronefs latéralement, la procédure SLOP réduit considérablement la probabilité que deux aéronefs volant à des niveaux adjacents se trouvent au même endroit, au même moment. Les évaluations des risques de collision ont montré que l'utilisation universelle de la procédure SLOP peut réduire considérablement le risque estimé de collisions verticales. La procédure SLOP constitue une mesure essentielle d'atténuation des risques liés aux erreurs opérationnelles qui entraînent une déviation de l'aéronef par rapport au niveau de vol qui lui est assigné. Les décalages latéraux réduisent également le risque de turbulences de sillage, d'erreurs du pilote ou du contrôle aérien, de changement vers un niveau de vol incorrect, ou de délivrance d'une autorisation incorrecte. Les États qui n'ont pas encore mis en œuvre la Procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) sont encouragés à le faire et à demander de l'aide si nécessaire.
- 2.3. L'évaluation de la collecte de données pour l'année 2024 ne présente pas de différence significative par rapport au rapport des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 – WP/03D1. Ainsi, ARMA a choisi d'aborder les données de 2025 avec une approche d'évaluation des risques de collision (CRA) basée sur chaque région d'information de vol (FIR). Le soutien de ce groupe de mise en œuvre garantira que les Gestionnaires nationaux de programme apportent leur aide à la collecte et à la vérification des données. Cela contribuera à améliorer la participation au programme de surveillance RVSM dans la région Afrique-océan Indien (AFI), à réduire le nombre de rapports de non-conformité provenant des autres RMA et à rapprocher la région AFI du Niveau de sécurité cible (TLS).

### **3 SUITE À DONNER**

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans le présent document ;
- b) exhorter les États à mettre à jour la liste des Gestionnaires nationaux de programme (NPM) ;
- c) soutenir les États qui n'ont pas encore mis en œuvre la procédure SLOP et les encourager à le faire ; et
- d) soutenir la mise en œuvre de l'approche d'évaluation basée sur chaque FIR comme moyen d'améliorer les évaluations des risques de collision dans leur ensemble.

-FIN-