

**POLITIQUE DE SECURITE DU MINIMUM DE
SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM)
DANS LA REGION AFI**

TABLES DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	Page
SECTION 1 : INTRODUCTION.....	3
SECTION 2 : CONCEPT OPERATIONNEL RVSM.....	3
SECTION 3 : POLITIQUE DE SECURITE DU PROGRAMME.....	4
SECTION 4 : OBJECTIFS DE SECURITE POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.....	4
SECTIONS 5 : OBJECTIFS DE SECURITE DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.....	5
SECTION 6 : ACTIVITES RELATIVES A LA SECURITE RVSM.....	6
6.1 Analyse Détaillée des Accidents de Fonctionnement RVSM.....	6
6.2 Evaluation du Risque de Collision.....	6
6.3 Plans Nationaux de Sécurité.....	7
6.4 Cas de Sécurité de l'Avant Mise en oeuvre du RVSM AFI.....	7
6.5 Cas de Sécurité de l'Après – Mise en oeuvre du RVSM AFI.....	7
SECTION 7 : CALENDRIER DU PROGRAMME DE SECURITE RVSM AFI.....	8

POLITIQUE DE SECURITE DU MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM) DANS LA REGION AFI

1. INTRODUCTION

Le présent document, à savoir le Document sur la Politique de Sécurité RVSM, tente d'établir la Politique de Sécurité, les Objectifs de Sécurité et décrit les tâches du Sous-Programme de Sécurité RVSM de même que les mesures nécessaires pour assurer la mise en oeuvre sûre du RVSM dans la région AFI.

Le Document sur la Politique de Sécurité RVSM vise à fournir un cadre pour faciliter le processus de réglementation de la sécurité du Programme RVSM AFI. De cette manière, on considère qu'il constitue une tâche formelle du Programme RVSM.

Le Document sur la Politique de Sécurité RVSM décrit les tâches du Sous – Programme Sécurité RVSM en même temps que leurs rôles dans l'ensemble du Programme RVSM AFI et au sein des programmes nationaux d'assurance dans la sécurité.

2. CONCEPT OPERATIONNEL RVSM

Le concept principal derrière le RVSM est la réduction entre aéronefs adjacents du minimum de Séparation Verticale de 2000 ft à 1000 ft entre les Niveaux de Vol FL 290 et FL 410 inclus. Ceci fournira au trafic aérien six niveaux de croisière de vol supplémentaires, augmentera la capacité du système de Gestion du Trafic Aérien et facilitera la tâche des Services de la Circulation Aérienne dans le maintien d'un courant de trafic sûr, harmonieux et rapide. L'on peut s'attendre à ce que les avantages de capacité des systèmes du RVSM comporteront également, en facilitant le fonctionnement du Contrôle de la Circulation Aérienne, des potentialités d'avantages possibles de sécurité.

Le minimum de séparation verticale sera appliqué entre des aéronefs homologués RVSM au sein de l'espace aérien de l'espace aérien désigné RVSM. Par conséquent, tous les exploitants désireux d'effectuer des opérations à travers les limites latérales de l'espace aérien RVSM seront requis d'indiquer leur statut RVSM sur les Plans de Vol Transmis. Les aéronefs non-homologues RVSM autre que les aéronefs d'Etat ne seront pas autorisés à effectuer des vols dans l'espace aérien RVSM sauf à l'intérieur de l'Espace Aérien de Transition RVSM AFI.

Pour la transition entre les espaces aériens RVSM et non - RVSM, des procédures spécifiques seront mises en place afin de faciliter la transition sûre entre les deux espaces aériens. Les tâches de transition seront accomplies dans le but de rendre transparentes les opérations vers les régions adjacentes Non – RVSM.

Le Programme RVSM exige qu'une formation spécifique destinée à l'équipage de conduite et au personnel ATC soit conduite avant le commencement des exploitations RVSM. Le Programme exige également que l'équipement et les procédures ATC et IFDS soient modifiées suivant les conditions requises spécifiques du Programme avant le commencement des exploitations RVSM.

3. POLITIQUE DE SECURITE DU PROGRAMME RVSM AFI

La Politique de Sécurité pour la mise en œuvre du RVSM a été élaborée en vue de satisfaire aux exigences des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI ainsi qu'aux éléments indicatifs sur la gestion du risque de collision qui serait la conséquence de la mise en oeuvre du RVSM.

Les déclarations suivantes constituent la définition de la Politique de Sécurité du programme RVSM :

- (i) Le Programme RVSM AFI utilise une approche explicite et proactive de gestion de la sécurité dans l'élaboration, la mise en oeuvre et le maintien des exploitations du RVSM.
- (ii) La responsabilité de gestion pour la performance de sécurité du programme RVSM est reconnue. Le Superviseur du Programme RVSM est responsable de la gestion globale du Programme. Le chef du Programme de Sécurité RVSM est responsable devant le Superviseur du Programme RVSM en ce qui concerne l'assurance que le Programme respecte la Politique de Sécurité AFI ainsi que les normes et conditions internationales appropriées. Le Chef du Programme de Sécurité RVSM est également responsable de la liaison avec les autorités de Régulation.
- (iii) La mise en oeuvre du RVSM sera conduite conformément aux conditions requises de l'OACI et exige quatre-vingt dix pour cent d'aéronefs certifiés RVSM dans la région;
- (iv) La sécurité de la navigation aérienne a reçu la plus grande priorité dans l'élaboration du concept opérationnel RVSM et dans le Programme de Mise en Oeuvre;
- (v) Le Programme RVSM minimisera la contribution du programme aux incidents graves ou accompagnés de risques ou aux accidents des aéronefs autant que cela est logiquement pratique.

4. OBJECTIFS DE SECURITE POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM

- (i) Le Programme RVSM conduira une analyse complète des Accidents de Fonctionnement en considérant l'ensemble du système y compris les tronçons aériens et au sol et le concept opérationnel proposé. Cette analyse adoptera une perspective totale du système aéronautique et une approche basée sur les risques à la classification des accidents. L'analyse inclura, mais ne sera pas limitée à ces risques déjà identifiés par l'OACI pour la mise en oeuvre du RVSM ;
- (ii) En tant que son principal objectif de sécurité, le Programme RVSM minimisera la contribution du programme au risque d'accident d'un aéronef. Le Programme RVSM reconnaît les Objectifs et la Stratégie de sécurité AFI, en particulier l'objectif général d'améliorer les niveaux de sécurité en assurant que le nombre d'accidents provoqués et d'incidents graves ou accompagnés de risques n'augmente pas et, dans la mesure du possible, se réduise. Par conséquent, la mise en œuvre du RVSM n'aura aucun impact dangereux sur le risque de collision en – route en plein ciel ;
- (iii) Le Programme RVSM créera un Sous – Programme explicite Sécurité qui devra assurer que la contribution du Programme au risque d'accident d'un aéronef est minimisée conformément à l'objectif principal de sécurité ;
- (iv) Selon les Eléments Indicatifs de l'OACI, la gestion du risque de collision verticale au sein de l'espace aérien RVSM atteindra le Niveau de Sécurité visé de 5×10^{-9} d'accidents mortels par heure de vol ;
- (v) Selon les Eléments Indicatifs de l'OACI, le risque de collision en plein ciel dans la dimension verticale au sein de l'espace aérien RVSM, étant donné la performance technique du maintien de la hauteur, atteindra le Niveau de Sécurité Visé de $2,5 \times 10^{-9}$ d'accidents mortels par heure de vol ;
- (vi) Des éléments indicatifs seront donnés aux Etats en vue d'expliquer les activités nécessaires visant à fournir des preuves en ce qui concerne la mise en oeuvre sûre du RVSM au niveau national et à assurer par la suite que les Etats se sont préparés.

Ces Objectifs de Sécurité seront complétés par les Conditions Requises de Sécurité qui pourraient survenir comme résultats de l'Analyse détaillée des Accidents de Fonctionnement qui doit être effectuée.

5. OBJECTIFS DE SECURITE DE LA MISE EN OEUVRE DU RVSM.

Comme partie du Programme RVSM, un Sous – Programme Sécurité RVSM a été élaboré dans le but de fournir des preuves que la Mise en Oeuvre du Programme respecte la Politique de Sécurité RVSM et les objectifs de Sécurité RVSM. Le programme de travail du Programme de Sécurité RVSM comprend les éléments suivants :

- (i) Analyse Détaillée des Accidents, Evaluation Préliminaire de la Sécurité du Système et Evaluation de la Sécurité du système du concept opérationnel RVSM proposé;
- (ii) Evaluation des comptes rendus des erreurs opérationnelles, aussi bien avant qu'après la mise en oeuvre, en vue d'identifier tous risques et accidents additionnels associés au concept opérationnel proposé et pour fournir des données pour l'évaluation des niveaux cibles de sécurité ;
- (iii) Elaboration des conditions formelles requises des Etats participants pour démontrer que toutes les activités et mesures nationales nécessaires ont été entreprises avant la mise en oeuvre.
- (iv) Evaluation du risque de collision en plein ciel, qui utilise les méthodes spécifiées dans les éléments indicatifs de l'OACI ;
- (v) Une évaluation majeure de la performance du maintien de la hauteur des aéronefs pour surveiller le respect des conditions requises du maintien de la hauteur.

Chacun de ces éléments produira des tâches à l'ARTF au fur et à mesure que le Programme avance.

6. ACTIVITES DE LA SECURITE RVSM

La présente section décrit les tâches principales du Sous – Programme Sécurité RVSM. Même si les tâches apparaissent sous forme de documents formels, des rapports provisoires seront fournis pour examen avant que la version finale du document constituant les tâches ne soit terminée.

6.1 Analyse des Accidents de Fonctionnement RVSM

Une Analyse détaillée des Accidents de Fonctionnement (FHA) sera effectuée en vue de donner l'assurance que tous les accidents et les risques associés au RVSM ont été identifiés et classés. La FHA couvrira (i) la situation que le RVSM est opérationnel une année après son introduction, (ii) la situation particulière dans les Etats qui ont le devoir d'assurer la transition entre les espaces aériens RVSM et Non – RVSM et, (iii) le passage

au nouveau système le jour de l'introduction du RVSM. Les résultats de la FHA figureront dans le rapport détaillé et dans la matrice des accidents/risques. Ils seront exploités comme données dans l'Evaluation du Risque de Collision et dans les Cas de Sécurité Nationaux là où cela convient. Un résumé des résultats constituera un chapitre du Cas de Sécurité de l'Avant - Mise en Œuvre du RVSM AFI et le rapport détaillé constituera une Annexe.

6.2 Evaluation du Risque de Collision

Une Evaluation du Risque de Collision (CRA) sera effectuée en vue de fournir des preuves que le risque de collision au sein de l'espace aérien respecte le Niveau de Sécurité Visé requis par l'OACI. Un résumé des résultats constituera un chapitre du Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en Oeuvre du RVSM AFI et le rapport détaillé constituera une Annexe.

6.3 Plans Nationaux de Sécurité

Des Eléments Indicatifs seront donnés aux Etats pour expliquer les tâches nécessaires servant à fournir des preuves en ce qui concerne la mise en œuvre sûre du RVSM au niveau national. En exploitant les éléments indicatifs, les Plans nationaux de Sécurité devraient être produits par les Etats, soumis au Régulateur national comme cela convient et sera résumé par le Sous – Programme Sécurité RVSM afin de constituer une section du Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en Œuvre du RVSM AFI.

6.4 Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en œuvre du RVSM AFI

Le Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en œuvre du RVSM AFI donnera l'assurance que les objectifs précisés dans le Document sur la Politique de Sécurité du RVSM AFI ont été réalisés. Des preuves seront fournies que (i) tous les accidents et les risques identifiés sont gérés et minimisés, (ii) le risque de collision respecte le Niveau de Sécurité Visé de l'OACI et (iii) les Etats montrent qu'il mettront en œuvre le RVSM de manière sûre à travers l'élaboration d'une documentation nationale sur la sécurité.

6.5 Cas de Sécurité de l'après – Mise en œuvre du RVSM AFI

Les éléments requis du Cas de Sécurité de l'Après – Mise en oeuvre seront élaborés comme résultat des activités de sécurité de l'avant – mise en oeuvre. Cependant, l'objectif principal sera de confirmer les suppositions et estimations qui se font afin de déterminer si dans un environnement opérationnel RVSM ils est possible de satisfaire aux objectifs de sécurité. Il est prévu que le document démontre notamment que la sécurité est assurée continuellement, que processus d'homologation des aéronefs est efficace, que les niveaux de sécurité visés sont en train d'être réalisés, que les erreurs opérationnelles n'augmentent pas et que les procédures ATC introduites pour le RVSM restent efficaces.

7. CALENDRIER DU PROGRAMME DE SECURITE RVSM AFL.

Le graphique suivant décrit les calendriers pour les éléments principaux du sous – Programme Sécurité RVSM ainsi que les activités majeures prévues.



