



Organisation de l'aviation civile internationale
Bureau de l'Afrique orientale et australe

**Treizième Réunion du Sous-Groupe ATM/AIM/SAR SG/13
(Nairobi, Kenya, 16 - 19 septembre 2013)**

Point 5 de l'ordre du jour: Opérations RVSM et activités de surveillance

EVALUATION DU RISQUE DE COLLISION RVSM DE LA REGION AFI (CRA 6)

(Présenté par ARMA)

RESUME

Cette note de travail discute de la conduite de la 3^{ème} CRA post-opérateur dans la région AFI. Deux des objectifs de la politique de sécurité RVSM AFI seront abordés, c'est-à-dire l'évaluation du risque de collision verticale technique et le risque total de collision verticale.

Suite à donner par la réunion figure au **paragraphe 3**.

REFERENCES

Rapports ARMA

Cette note de travail est relative aux Objectifs Stratégiques: **A**

1. INTRODUCTION

1.1 L'évaluation du risque de collision CRA 6 fournit entre autre, une évaluation et des informations sur les défauts et erreurs de coordination ATM qui sont répertoriés de façon générique dans les estimations du risque Total de Collision Vertical s'il y a lieu. Les défauts de coordination restent une préoccupation majeure contribuant à la non réalisation du niveau cible de sécurité visé. Tous les moyens disponibles doivent être mis à contribution pour améliorer la Coordination ATM en cas de défaillance.

1.2 Le CRA 6 (2011) présente la 3ème évaluation après la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI. L'évaluation porte sur deux des objectifs de la politique de sécurité RVSM AFI, c'est-à-dire l'évaluation du risque Collision verticale technique évalué par rapport au TLS de $2,5 \times 10^{-9}$ accidents mortels par heure de vol, ainsi qu'une évaluation du risque total de Collision verticale évalué par rapport à un TLS de 5×10^{-9} accidents mortels par heure de vol.

1.3 La réunion se rappellera que ARMA conduit les CRAs pour la région AFI sur une base annuelle en utilisant les données d'évaluation de sécurité répertoriées par les CCRs des États et soumis à ARMA ainsi que les comptes rendus de situations de défaillances (UCR) traitées par le groupe TAG.

1.4 Le CRA7 pour 2012 est actuellement en construction et sera présenté à la réunion SG14.

2. DISCUSSION

2.1 L'estimation du risque collision verticale technique calculée est une fois de plus au-dessous du niveau du TLS vertical technique de $2,5 \times 10^{-9}$ accidents mortels par heure de vol, mais l'estimation du risque total de collision verticale ne respecte pas le TLS vertical total de 5×10^{-9}

accidents mortels par heure de vol,

2.2 L'estimation du risque collision verticale technique s'est avérée être satisfaite par un facteur d'environ 21 sous le TLS visé.

2.3 Le résultat du risque total de collision verticale a été largement influencé par le risque lié aux aéronefs se mettant en palier à un niveau de vol erroné en sens opposé - ou dans le même sens - cependant ces situations ont diminués légèrement, résultant en une tendance en baisse du risque global. Le risque total de collision verticale actuel est excessif par un facteur de 4,7, ce qui est représenté une baisse par rapport à l'année passée, où il a été calculé à un facteur de 6,6 au-dessus du TLS.

2.4 Les cas de croisements dangereux en des points significatifs ou au-dessus d'installations de navigation aérienne où les aéronefs évoluent au même niveau de vol conforme à la règle semi-circulaire avec une séparation RVSM standard, ont également diminués. Le TCAS n'est pas un instrument de séparation et n'intervient pas dans les opérations RVSM.

2.5 Les écarts d'altitude importants (LHD) ont également diminué de 54 à 34, ce qui est encourageant.

2.6 Dans l'ensemble, l'évaluation montre de bons signes de reprise après la mise en œuvre du RVSM où on a enregistré une augmentation constante du risque jusqu'en 2010 ;

2.7 En conclusion le traitement diligent des UCRs et les appels sans relâche aux CCRs (ACC) et aux opérateurs de la région AFI pour une vigilance autour du RVSM dans la fourniture des services ATM et au cours des opérations dans l'espace aérien RVSM, pour limiter puis rétrograder le risque vertical total vers le TLS visé, semble être efficace puisqu'il amorce un mouvement vers le bas du risque global. Il reste à voir si cela va continuer et devenir évident lors du CRA7. Une plus grande attention doit être accordée aux défauts de coordination qui créent un environnement à risque accru pour le RVSM.

2.8 Les principaux facteurs qui contribuent à ce que l'estimation du risque vertical total n'atteigne pas le niveau sécurité visé sont les suivants:

- Les facteurs humains, qu'ils soient liés à l'ATC ou aux équipages de conduite, où une combinaison des deux, se sont révélés être la principale cause contribuant aux événements de sécurité menant à l'occurrence des UCRs.
- le manque ou la mauvaise coordination ATC entre les secteurs et les FIR continue d'être la cause dominante des événements de sécurité conduisant aux UCRs.
- Les événements de sécurité résultant de communications peu fiables
- l'absence ou le non-respect des procédures est un facteur contributif

2.9 En plus de tout cela, une grande amélioration dans la collecte de toutes les données de sécurité liées au RVSM a été observée, ce qui en fin de compte sera d'un grand bénéfice pour la sécurité RVSM et permettra d'identifier les points faibles. Les UCR en font partie. Les comptes rendus volontaires aussi commencent à se mettre en place, ce qui est un bon signe que la culture de sécurité évolue pour le mieux.

2.10 Le CRA est en général une indication sur les réussites, les échecs, les erreurs et la planification, au sujet desquelles cette réunion doit débattre. Il est impératif de débattre des mesures correctives à mettre en œuvre pour éliminer les défauts de coordination.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note et discuter le contenu de cette note de travail; et
- b) soutenir toutes mesure destinée à réduire les défauts de Coordination ATM, y compris la collecte de toutes les données d'évaluation de sécurité à cet effet.
