



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

PROCEDURE DE DECALAGE LATERAL STRATEGIQUE (SLOP)

(Présenté par ARMA)

Résumé

Cette note fournit les résultats de l'enquête qui a été menée afin de déterminer le nombre de FIRs qui ont officiellement mis en œuvre de la SLOP ; cette donnée est nécessaire pour le quantitatif annuel de l'évaluation des risques de Collision.

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

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

1. INTRODUCTION

1.1 ARMA a mené une enquête pour évaluer la mise en œuvre de la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) dans la région AFI pour établir le nombre de FIRs qui ont officiellement publié et mis en œuvre la procédure. Les résultats sont utiles pour une utilisation dans le quantitatif annuel de l'évaluation des risques de Collision RVSM.

1.2 La SLOP réduit le risque d'aéronefs passant directement l'un au-dessus de l'autre, donc la possibilité d'un écart important d'altitude pouvant conduire à des pertes de coques est minimisée.

2. DISCUSSION

2.1 Par lettre aux États Réf. ES AN 4/45 – 0945, les États ont été priés d'indiquer au plus tard le 28 février 2013 l'état officiel de mise en œuvre de la SLOP dans la FIR sous leur responsabilité.

2.2 La réunion se rappellera que la Conclusion ci-dessous a été approuvée par APIRG 17:

**CONCLUSION 17/43: MISE EN OEUVRE DE LA PROCEDURE DE
 DECALAGE LATERAL STRATEGIQUE (SLOP)
 DANS LA REGION AFI**

Il est conclu que les États mettent en œuvre la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) dans leurs zones de responsabilité, à la date AIRAC du 30 novembre 2010, conformément aux dispositions des PANS-ATM (doc 4444), chapitre 16, et aux lignes directrices ci-après:

- a) **Les procédures SLOP s'appliqueront dans les FIR océaniques ou des routes fixes sont établies,**

- b) **Les procédures SLOP s’appliqueront dans toutes les zones continentales de la région AFI, sauf dans les zones où la séparation ATC est assurée par surveillance, à moins que l’état ne l’ait approuvée; et**
- c) **Les procédures SLOP s’appliqueront dans les zones océaniques des routes aléatoires (AORRA et IORRA) à compter de la date cible de la date AIRAC du 2 juin 2011.**

2.3 L'agence régionale de surveillance RSVM AFI (ARMA) a une obligation d'établir le nombre (quantité) de FIRs de la région AFI dans lesquelles le SLOP a été mise en œuvre, conformément à la Conclusion d'APIRG ci-dessus. Le principal objectif de la collecte des informations sur la mise en œuvre est d'utiliser ces données dans les évaluations des risques de Collision RVSM AFI. En outre, les renseignements serviront à évaluer le statut de mise en œuvre des Conclusions APIRG par les États AFI.

2.4 L'évaluation des risques de collision (CRA) est une évaluation quantitative des risques nécessitant des quantités chiffrées pour estimer les différents risques. Si toutes les FIRs n'appliquaient pas la SLOP, le risque serait estimé comme élevé, cependant dès que le SLOP est introduite le risque est réduit. ARMA est consciente que, même si un État n'a pas officiellement mis en œuvre le SLOP, il est très probable que le trafic en route applique quand même le décalage ; mais cette hypothèse ne peut être retenue lors de l'évaluation.

2.5 L'ARMA a examiné de nombreux événements de sécurité, où l'utilisation de SLOP a minimisé le risque d'occurrence d'un incident/accident.

2.6 Les résultats de l'enquête consignés dans le tableau 1 ci-dessous, sont présentés tels que fournis par les différents États qui ont répondu.,

Répondu		Pas de réponse	
FIR	Mise en oeuvre	FIR	Mise en oeuvre
Antananarivo	Oui	Beira	Non
Brazzaville	Oui	Harare	Non
Cap Vert	Oui	Lusaka	Non
Dakar Océanique	Oui	Lilongwe	Non
Dakar Terrestre	Oui	Mauritius	Non
N'djamena	Oui	Seychelles	Non
Niamey	Oui	Dar Es Salaam	Non
Gaborone	Non	Windhoek	Non
Cape Town	Non	Luanda	Non
Johannesburg	Non	Kinshasa	Non
Johannesburg Océanique	Non	Addis Ababa	Non
Nairobi	Non	Mogadishu	Non
Entebbe	Non	Asmara	Non
		Khartoum	Non
Total Non	6	Kano	Non
Total Oui	7	Accra	Non
Total	13	Alger	Non

Tripoli	Non
Grand Total	19

Tableau 1

- 2.7 Il est donc évident que la réponse à la lettre aux États n'était pas satisfaisante et qu'elle laisse dix-neuf FIRs où l'état de mis en œuvre est inconnu.
- 2.8 Suite à l'exigence du CRA ARMA, il serait dans le plus grand intérêt des États de veiller à ce que le statut de la SLOP soit adéquatement documenté dans les AIPs pour l'information et l'application par tous les usagers.
- 2.9 Compte tenu de ce qui précède, l'ARMA propose qu'une deuxième demande par lettre aux États soit envoyée pour solliciter une réponse de la part des dix-neuf États/FIRs restants.

3. ACTION PAR LA REUNION

- 3.1 La réunion est invitée à :
- a. prendre note des informations contenues dans la présente note de travail;
 - b. prier instamment les États/FIRs qui n'ont pas répondu à la première lettre aux États de respecter la date cible fixée dans la deuxième lettre qui sera publiée;
 - c. Charger ARMA de préparer et présenter le projet de lettre au bureau ESAF de l'OACI.
