

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**



RAPPORT DE LA

**Quatrième Réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP
(Lagos, 29 – 30 Juillet 2004)**

Préparé par le Secrétariat RVSM/RNAV/RNP/TF

Juillet 2004

L'Equipe RVSM/RNAV/RNP est une équipe de Travail du Groupe de Planification et de Mise en oeuvre de la Région AFI (APIRG). Ses rapports sont, par voie de conséquence, soumis pour examen et suite à donner à l'APIRG à travers le Sous-Groupe des Services ATS/AIS/SAR.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent, de la part de l'OACI, aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes, zones, ainsi que les frontières ou limites de ces territoires.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PREMIÈRE PARTIE – HISTORIQUE DE LA REUNION	1
Introduction	1
Bureau et Secrétariat	1
Participation.....	1
Langue de Travail	1
Ordre du jour	2
Conclusions	2
DEUXIEME PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS INSCRITS A L'ORDRE DU JOUR.....	6
Point 1 de l'Ordre du jour.....	6
Point 2 de l'Ordre du jour.....	7
Point 3 de l'Ordre du jour.....	9
Point 4 de l'Ordre du jour.....	10
 APPENDICES	
APPENDICE A :	Liste des Participants
APPENDICE B :	Stratégie et Plan d'Action RVSM
APPENDICE C :	Document sur la Politique de Sécurité RVSM dans la Region AFI
APPENDICE D :	Document sur le Plan de Sécurité pour la mise en oeuvre du RVSM
APPENDICE E :	Formulaires de l'Agence ARMA (1 – 5)

PRÉMIÈRE PARTIE - HISTORIQUE DE LA REUNION

1. Introduction

1.1 En vertu des recommandations 5/7 et 15/17 d'FI/7 et suite à la décision 13/58 d'APIRG/13, la quatrième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP s'est tenue du 29 au 30 Juillet 2004 sur convocation de l'organisation de l'Aviation Civil Internationale. La réunion a eu lieu dans la salle de conférence de l'Hotel Sheraton & Towers de Lagos, au Nigéria.

1.2 La cérémonie d'ouverture a été conduite par M. Emperor Onasanya, Directeur de l'Agence de gestion de l'espace aérien du Nigéria (NAMA). Il a souligné que des études préliminaires étaient nécessaires et qu'elles devraient être effectuées avant la mise en œuvre des procédures requises pour accroître ou améliorer la capacité d'un espace aérien donné dans le but de satisfaire la demande de trafic en augmentation sans cesse croissante. A cet égard, il a mis l'accent sur l'importance de la quatrième réunion de l'Equipe de Travail RVSM en insistant sur le contenu de la décision 13/58 de l'APIRG. Il a également rappelé la conclusion 14/21 d'APIRG/14 relative à l'élaboration d'une stratégie RVSM et d'un plan d'action calqué sur des dates spécifiques. Il a, enfin, souhaité aux membres de l'Equipe de Travail de tenir des délibérations fonctionnelles visant à accroître le niveau de sécurité de la navigation aérienne dans la région.

2. Bureau et Secrétariat

2.1 Monsieur A. N. Okwo, Directeur des Services de la Circulation Aérienne (ATS) a été nommé modérateur de la réunion. Monsieur Apolo Kharuga, Expert Régional en Gestion du Trafic Aérien (ATM) du Bureau ESAF de l'OACI, a servi en qualité de Secrétaire de la réunion avec assistance de Mr. Ibrahim Usman Auyo, Expert Régional ATM au Bureau de l'OACI à Dakar et de M. Vic Van Der Westhuizen, Expert du Programme RVSM auprès de l'OACI.

3. Participation

3.1 14 délégués représentant 4 Etats contractants et 3 organisations internationales (à savoir l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA) ont participé aux travaux de la réunion. La liste des participants peut être consultée dans l'**Appendice A** du présent rapport.

4. Langue de Travail

4.1 Les travaux de la réunion se sont déroulées en Anglais uniquement.

5. Ordre du Jour

5.1 L'ordre du jour suivant a été adopté pour la réunion:

Point 1 de l'ordre du jour : Evaluation et suivi des conclusions de la quatrième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP.

Point 2 de l'ordre du jour : Evaluation de la Stratégie et du Plan d'Action RVSM.

Point 3 de l'ordre du jour : Examen des résultats du séminaire RVSM

Point 4 de l'ordre du jour : Divers

6. Conclusions

6.1 L'Equipe de Travail a dressé le bilan de ses actions sous forme de conclusions.

Résumé des Conclusions

Numéro	Titre
Conclusion 4/1	<p>Evaluation de la Sécurité</p> <p>Il est conclu que l'Agence de Surveillance Régionale AFI (ARMA) entreprenne, de toute urgence, la tâche de l'évaluation de la sécurité, étant entendu que cette activité aurait dû commencer à la date du 1 Juin 2004.</p>
Conclusion 4/2	<p>Coordination Civile/Militaire</p> <p>Il est conclu que, pour s'assurer que le RVSM sera mis en œuvre de manière sûre et coordonnée, les Etats veilleront à ce que les Autorités de l'Aviation Militaire soient impliquées pleinement dans le processus de planification et de mise en œuvre du système.</p>
Conclusion 4/3	<p>Nomination du Superviseur du Programme RVSM National</p> <p>Il est conclu que les Etats fournisseurs de service qui ne l'ont pas encore fait procédent, le plus tôt possible , à la nomination d'un superviseur du programme RVSM au niveau national qui sera responsable d'assurer que le mécanisme approprié a été mis en place en vue d'une mise en œuvre sûre du programme RVSM et servira également de point principal de référence qu'il conviendra de contacter.</p>
Conclusion 4/4	<p>Comptes Rendus de Données de Surveillance et/ou Conduite de l'Evaluation de la Sécurité</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tous les Etats mettent en place des procédures de transmission , à l'Agence de surveillance, des données, incidents et conditions nécessaires pour faire les calculs de risque de collision préalables à la mise en œuvre du RVSM. Ces données inclueront, mais ne seront pas nécessairement limitées à : <ul style="list-style-type: none"> i) des écarts d'altitude de 300 ft ou plus. ii) nombre total de mouvements IFR par mois. iii) la moyenne du temps passé par mouvement dans la plage de niveaux de vol comprise entre FL 290 et FL 410.

Numéro	Titre
	<ul style="list-style-type: none"> iv) défaillances de coordination ATC v) turbulence vi) données de trafic <p>b) tous les Etats établissent des procédures de rendre compte, à l'Agence de surveillance AFI, des incidents, données et conditions nécessaires pour effectuer les calculs de risque de collision, qui constituent un préalable de mise en œuvre du RVSM ;</p> <p>c) le GMU sera utilisé pour la surveillance d'altitude dans la région AFI sous la coordination de l'Agence ARMA.</p>
Conclusion 4/5	<p align="center">Mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tous les travaux préparatoires sur la mise en œuvre du RVSM (sécurité, évaluation, formation) soient entrepris en tenant compte de la plage de niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus; b) La décision finale quant à la mise en œuvre soit prise lors de la réunion informelle de coordination prévue en Septembre/Octobre 2004 compte tenu des progrès réalisés au cours de la préparation; c) La mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI soit harmonisée et coordonnée avec le calendrier de mise en oeuvre des Régions adjacentes.
Conclusion 4/6	<p align="center">Formation du Personnel Impliqué dans la Mise en œuvre du RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) des séminaires/ateliers soient organisés dans la région en vue de la formation du personnel ATS dans le domaine RVSM; b) les Etats ayant rencontré des difficultés de mettre en œuvre le programme RVSM devraient, individuellement ou en groupe, explorer les possibilités d'obtenir une assistance extérieure.

Numéro	Titre
Conclusion 4/7	<p>Eléments indicatifs sur l'homologation de la navigabilité et de l'exploitation</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Les Etats de la Région AFI soient invités à incorporer dans leur législation et règlements nationaux le processus d'Homologation de la Navigabilité des aéronefs et des Exploitants désireux de voler dans l'espace aérien RVSM sur base des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI, Première Partie, Chapitre 7, Paragraphe 7.2.3 et des éléments indicatifs contenus dans le Feuillet du Guide Temporaire (TGL) No.6 de la JAA.</p>
Conclusion 4/8	<p>Application de la législation nationale</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Les Etats qui ne l'ont pas encore fait prennent des mesures appropriées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) publier, d'urgence, une circulaire d'information aéronautique (AIC) mettant les usagers au courant de l'intention des autorités de cet Etat de mettre en œuvre le RVSM; b) incorporer les dispositions nécessaires dans leur législation nationale (AIPs) .
Conclusion 4/9	<p>Amendement du Doc 7030 de l'OACI</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>L'OACI procède le plus tôt possible au traitement de la proposition d'amendement du Doc 7030 (Procédures Complémentaires Régionales AFI) aux fins d'y inclure les dispositions relatives à la mise en oeuvre du RVSM.</p>
Conclusion 4/10	<p>Financement du Programme de mise en œuvre du RVSM</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>Des allocations budgétaires soient accordées aux Gouvernements Nationaux, aux instances de régulation, aux exploitants d'aéronefs, aux fournisseurs de services et autres partenaires pour l'acquisition d'équipements et l'accomplissement d'autres activités nécessaires afin de s'assurer que toutes les exigences ont été remplies à temps en vue d'une mise en oeuvre sécurisante du RVSM dans la Région AFI.</p>

Numéro	Titre
Conclusion 4/11	<p>Stratégie et Plan d'Action RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que la stratégie et le plan d'action RVSM qui figure dans l'Appendice B de ce rapport soit distribué aux Etats pour la suite appropriée.</p>
Conclusion 4/12	<p>Enquête sur l'état d'avancement des préparatifs des aéronefs et des exploitants</p> <p>Il est conclu que les résultats des enquêtes de l'OACI et de l'IATA soient présentés pour examen à la cinquième réunion de l'Equipe de Travail (RVSM/TF/5).</p>
Conclusion 4/13	<p>Surveillance des Ecart d'Altitude</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'OACI invite l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cap Vert, l'Egypte, l'Espagne, le Ghana, le Kenya, le Nigéria, la Tanzanie et la Tunisie à établir, dans les centres de contrôle régional (ACC) équipés du radar, un organe chargé de la surveillance des écarts d'altitude des aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI; b) les données évoquées au point a) ci-dessus soient transmises à la RMA AFI pour la suite appropriée.
Conclusion 4/14	<p>Organisation de l'espace aérien AFI en fonction de l'espace RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que le Sous-Groupe ATS d'APIRG examine la possibilité d'inclure, parmi ses propres tâches, la question relative à la restructuration de l'espace aérien AFI, eu égard à l'introduction du système RVSM dans la région.</p>
Conclusion 4/15	<p>Campagne de Sensibilisation</p> <p>Il est conclu que les activités de sensibilisation des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile, par les Directeurs des Bureaux Régionaux de l'OACI et de l'IATA, à l'importance du système RVSM et au besoin de sa mise en oeuvre le plus tôt possible dans la région AFI, reçoivent la priorité à l'occasion des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.</p>
Conclusion 4/16	<p>Réunion entre l'OACI et l'ASECNA</p> <p>Il est conclu que l'OACI convoque, de toute urgence, une réunion avec l'ASECNA en vue de tracer ensemble un plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM.</p>

Numéro	Titre
Conclusion 4/17	Politique de Sécurité RVSM AFI Il est conclu que les objectifs de sécurité RVSM qui sont énoncés dans l' APPENDICE C du présent rapport soient communiqués aux Etats de la région AFI pour la suite appropriée.
Conclusion 4/18	Plan National de Sécurité RVSM Il est conclu que le plan national de sécurité RVSM figurant dans l' APPENDICE D de ce rapport soit distribué aux Etats de la région AFI pour mesures appropriées.
Conclusion 4/19	Procédures de Décalage Stratégique Latéral Il est conclu que le Sous-Groupe ATS de l'APIRG consacrera des discussions à la question relative aux procédures de décalage stratégique latéral en tenant compte des travaux effectués à ce sujet par le Groupe d'Experts SASP de l'OACI.

DEUXIEME PARTIE – RAPPORT SUR LES POINTS DE L’ORDRE DU JOUR

Point 1 de l’ordre du jour: Examen et suivi des conclusions de la Troisième Réunion de l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP

1.1 Sous ce point de l’ordre du jour, la réunion a examiné et pris note des mesures prises dans le cadre des conclusions de la troisième réunion de l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP. Elle a réitéré les conclusions qui étaient encore en vigueur et proposé les mesures à prendre avant la cinquième réunion de l’Equipe de Travail, celle-ci étant programmée pour la période Septembre/Octobre 2004. Les conclusions en question, y compris celles formulées à la quatrième réunion de l’Equipe de Travail RVSM, figurent dans la Première Partie du présent rapport.

Point 2 de l’ordre du jour: Examen de la Stratégie et du Plan d’Action RVSM

2.1 La réunion a rappelé qu’en prenant note de la conclusion 14/21 de la quatorzième réunion du Groupe Régional de Planification et de Mise en oeuvre dans la région AFI (APIR/14), la Commission de Navigation Aérienne (ANC) de l’OACI avait exprimé de l’inquiétude par suite du fait que le RVSM exigeait un processus de mise en oeuvre sophistiqué et a invité les Etats à surveiller leur processus de préparation et à prêter toute l’assistance possible jusqu’à ce que le niveau acceptable de sécurité soit atteint et puisse être maintenu.

2.2 La réunion a noté que l’ANC avait insisté sur la fourniture des services ATC ainsi que sur la nécessité des installations et services CNS.

2.3 Elle a rappelé que la Troisième réunion de l’Equipe de Travail RVSM avait élaboré une stratégie et un plan d’action RVSM et a examiné les commentaires pertinents reçus des Etats, des Membres de l’Equipe de Travail et des organisations internationales intéressées. Les commentaires ainsi obtenus ont été incorporés dans la version révisée de la stratégie et du plan d’action, version qui a été distribuée aux Etats pour mesures appropriées.

2.4 La réunion est convenue que la mise en oeuvre du RVSM AFI devrait être poursuivie d’une manière pragmatique et dans tous ses détails en suivant les étapes échelonnées dans la stratégie et le plan d’action révisés. La réunion a admis que la stratégie et le plan d’action soient examinés à chacune des réunions de l’Equipe de Travail programmées avant que la décision sur le lancement/retard de la mise en oeuvre du RVSM ne soit prise.

2.5 Par ailleurs, la réunion a marqué son accord pour que la stratégie et le plan d’action révisés (**Appendice B**), la politique de sécurité AFI (**Appendice C**) et le plan national de sécurité (**Appendice D**) soient distribués aux Etats pour la suite appropriée.

2.6 La réunion a souligné les conditions requises pour la mise en oeuvre des procédures de décalage stratégique latéral qui, conformément aux dispositions du paragraphe 2.6.2.1.1 de l’Annexe 2 de l’OACI (**Règles de l’Air**) et aux résultats des travaux en cours du Groupe d’experts SASP, prescrivent aux aéronefs de voler en suivant l’axe des routes ATS établies. Il a été décidé que le sujet dont il est question ici serait pris en considération par le Sous-Groupe ATS de l’APIRG.

2.7 Toutefois, la réunion a déploré la lenteur progressive avec laquelle les Etats donnent suite au plan d'action établi pour la mise en oeuvre du RVSM dans la région. Il a été estimé qu'il était nécessaire que cette affaire soit portée à l'attention des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile. La réunion a également exprimé de l'inquiétude devant le fait que l'ASECNA participait moins souvent aux activités de l'Equipe de Travail. Compte tenu des considérations susmentionnées, la réunion a formulé les conclusions suivantes:

Conclusion 4/11 Stratégie et Plan d'Action RVSM AFI

Il est conclu que le Plan d'Action RVSM qui figure dans l'**Appendice B** de ce rapport soit distribué aux Etats pour la suite appropriée.

Conclusion 4/12 Enquête sur l'état d'avancement des préparatifs des aéronefs et des exploitants

Il est conclu que les résultats des enquêtes de l'OACI et de l'IATA soient présentés pour examen à la cinquième réunion de l'Equipe de Travail (RVSM/TF/5).

Conclusion 4/13 Surveillance des Ecart d'Altitude

Il est conclu que :

- a) l'OACI invite l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cap Vert, l'Egypte, l'Espagne, le Ghana, le Kenya, le Nigéria, la Tanzanie et la Tunisie à établir, dans les centres de contrôle régional (ACC) équipés du radar, un organe chargé de la surveillance des écarts d'altitude des aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI;
- b) les données évoquées au point a) ci-dessus soient transmises à la RMA AFI pour la suite appropriée.

Conclusion 4/14 Organisation de l'espace aérien AFI en fonction de l'espace RVSM AFI

Il est conclu que le Sous-Groupe ATS d'APIRG examine la possibilité d'inclure, parmi ses propres tâches, la question relative à la restructuration de l'espace aérien AFI, eu égard à l'introduction du système RVSM dans la région.

Conclusion 4/15 Campagne de Sensibilisation

Il est conclu que les activités de sensibilisation des Directeurs Généraux et Directeurs Exécutifs de l'Aviation Civile, par les Directeurs des Bureaux Régionaux de l'OACI et de l'IATA, à l'importance du système RVSM et au besoin de sa mise en oeuvre le plus tôt possible dans la région AFI, reçoivent la priorité à l'occasion des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.

Conclusion 4/16 Réunion entre l'OACI et l'ASECNA

Il est conclu que l'OACI convoque, de toute urgence, une réunion avec l'ASECNA en vue de tracer ensemble un plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM.

Conclusion 4/17 Politique de Sécurité RVSM AFI

Il est conclu que les objectifs de sécurité RVSM qui sont énoncés dans l'**APPENDICE C** du présent rapport soient communiqués aux Etats de la région AFI pour la suite appropriée.

Conclusion 4/18 Plan National de Sécurité RVSM

Il est conclu que le plan national de sécurité RVSM figurant dans l'**APPENDICE D** de ce rapport soit distribué aux Etats de la région AFI pour mesures appropriées.

Conclusion 4/19 Procédures de Décalage Stratégique Latéral

Il est conclu que le Sous-Groupe ATS de l'APIRG consacrera des discussions à la question relative aux procédures de décalage stratégique latéral en tenant compte des travaux effectués à ce sujet par le Groupe d'Experts SASP de l'OACI.

Point 3 de l'ordre du jour: Examen des Résultats du Séminaire RVSM

3.1 L'Equipe de Travail a examiné les sujets en liste ci-dessous après qu'ils eurent été traités au cours du séminaire. Ils furent ensuite incorporés au sein de la stratégie et du plan d'action RVSM AFI, après quoi des conclusions pertinentes furent développées sur certains aspects et intégrées dans les documents RVSM associés.

Sujets Principaux de Discussion du Séminaire:**1. Exigences du RVSM**

- 1.1 MASPS RVSM;
- 1.2 Eléments indicatifs OPS/AIR;
- 1.3 Conditions requises pour l'homologation des équipages;
- 1.4 Critères de performance;
- 1.5 Formation;
- 1.6 Systèmes d'aéronefs.

2. Gestion du Trafic Aérien

- 2.1 Règles de vol;
- 2.2 Aéronefs d'Etat;
- 2.3 Minimum de séparation verticale;
- 2.4 Planification des vols;
- 2.5 Espace aérien de transition RVSM;
- 2.6 Bases de contrôle en vol;
- 2.7 Phraséologie;
- 2.8 Procédures en cas de panne des communications;
- 2.9 Options ATM pour le RVSM;
- 2.10 Lettres d'accord ATS;
- 2.11 Appui au système de la circulation aérienne;

3. Surveillance d'altitude

- 3.1 Les préalables OACI;
- 3.2 Prescriptions de la surveillance;
- 3.3 HMU et GMU;
- 3.4 Rôle des RMA;
- 3.5 Responsabilité des Etats et coordination avec les RMS.

4. Formation du Personnel ATC et des Pilotes**5. Assurance dans la sécurité RVSM**

- 5.1 Conditions requises générales de sécurité;
- 5.2 Gestion de la sécurité RVSM;
- 5.3 Responsabilité des Partenaires;
- 5.4 Gestion du Trafic Aérien et objectifs de la sécurité;
- 5.5 Politique de sécurité RVSM;
- 5.6 Planification du passage du CVSM au RVSM;
- 5.7 Analyse des risques dûs au passage de CVSM au RVSM;
- 5.8 Niveau de sécurité visé du RVSM OACI.

Point 4 de l'ordre du jour: Divers**Lieu et date de la réunion RVSM/RNAV/RNP/TF/5 et réunion de coordination des Partenaires RVSM**

4.1 La réunion a entériné le fait que la cinquième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP se tiendrait au Bureau de l'OACI à Dakar du 25 au 26 Octobre 2004 et qu'elle serait suivie, du 27 au 29 Octobre 2004, d'une réunion de coordination des Partenaires RVSM (en vertu de la conclusion 14/21 d'APIRG/14).

Quatrième Réunion de l'Equipe de Travail RVSM (29 – 30 Juillet 2004)
(Lagos, Nigéria, 29 –30 July 2004)

Liste des Participants

No.	Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	Telephone, Fax, E-mail
1	ALGERIA	ABCHICHE ALI	DACM/ENNA/DENA/CCR OPS DIVISION	BP 070D Dar-El-Beida Algerie	Tel. 213-21-672130/671309 Fax: 213-21-672130/671309 expl.ccr@caramail.com
2		DJATOUF ABDELOUAHAB	DACM/ENNA HEAD OF ATS	1er Avenue de l'indépendance Alger /Algerie	Tel.213-1-677395 /677395 Fax : 213-1-677395/677395 DENA.DCA@ENNA.dz
3	KENYA	HENRY DANIEL OCHIENG	Manager Air Navigation Services	Kenya Civil Aviation Authority P.O. Box 19031 Nairobi, Kenya	Tel. 254-020-824719 Fax: 254-020-824719 kcaa@insightkenya.com
4	NIGERIA	E.O. ONASANYA	Managing Director/Chief Executive	NAMA HQ P.M.B. 21084 Ikeja, Lagos	Tel. 234-1-4933418 Fax: 234-1-4970870 conasanya@nama-nig.com
5		OKWO AMOS NNAMCHI	Director ATS	NAMA P.M.B. 21084 MMA Ikeja, Lagos	Tel. 234-1-4937427 Fax: 234-1-4937427 nnamchiokwo@yahoo.co.uk aokwo@nama-nig.com
6		G.C. ANUSONWU	National Program Manager	NAMA Air Traffic Services Makia, Kano	Tel. 234-064-633162 Fax: 234-064-633162 anusonwugc@yahoo.com
7	SOUTH AFRICA	R.E. RANDS	Manager Operational Planning Services	Pvt Bag X15 Kempton Park 1620 South Africa	Tel. 27-11-961-0303 Fax: 27-11-392-3946 robr@atns.co.za
8		ARTHUR DOWNES	Senior Flight Operation Inspector	South Africa Civil Aviation Authority Private Bag X08 Waterkloof 0145 South Africa	Tel. 27(012)426 0230 Fax: 27(012)346 2009 downesa@caa.co.za

No.	Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	Telephone, Fax, E-mail
9	SOUTH AFRICA	T. RONNIE MOTHUSI	Air Traffic Services Inspector	Private Bag X08 Waterkloof 0145	Tel.: 2712 4260055 Fax: 2712 3466057 MothusiN@caa.co.za
10		NATASHA APOLLIS	Airworthiness Inspector	South African Civil Aviation Authority 40 Laboheme Aster Ave, Doringkloof South Africa, 0157	Tel. 27 83 631 2349 Fax: 27 12 426 0053 apollisn@caa.co.za
11		MOELETSI MERRIAM	Flight Operations	South African Civil Aviation Authority 71 Marauder Street Rhodesfield Kempston Park South Africa	Tel. 27 12 426 0221 Fax: 27 012 346 2009 moeletsim@caa.co.za
12		HARRY ROBERTS	Manager Standards Assurance	ATNS Private Bag X15, Kempston Park 1620	Tel: 27 11 961 0302 Fax: 27 11 392 3946 harryr@atns.co.za
13	IATA	NDIAYE MEISSA	Assistant Director AFI	IATA Nairobi P.O. Box 47979 Nairobi	Tel. 254-20-710100 Fax : 254-20-723978 ndiyem@iata.org
14	IFALPA	KOFI SOM M. ATIEMO	Vice Secretary, GALPA	GALPA, c/o Ghana Airways P.O.Box 1636 Accra, Ghana	Tel. 233-244 643 670 Fax: 233-21-761080 kofisom@yahoo.com
	ICAO	KHARUGA APOLO	Regional Officer/ATM	Box 46294 Nairobi	Tel: 254-20-622374 Fax: 254-20-623028 Apolo.kharuga@icao.unon.org
		VIC VAN DER WESTHUIZEN	RVSM Implementation Officer	ICAO, UN, GIGIRI, Nairobi, Kenya	Tel: 254-720 760410 vanderwv@icao.unon.org
		AUYO, IBRAHIM USMAN	Regional Officer, A.T.M/S.A.R	ICAO, Dakar Office BP 2356 Dakar (Senegal)	Tel: 221-839 93 93 Fax: 221-823 6926 iauyo@icao.sn
OBSERVERS					
	GHANA	DESMOND TETTEH-TSU	Chief Facility ATC	P.M.B KIA, Accra	Tel: 233-21-776171 Tetteh-tsu@yahoo.co.uk
		SAM OWIREDU	Aviation Safety Insp. (OPS)	Safety Reg. P.M.B KIA, Accra	Tel: 233-21-776995 owiredusam@hotmail.com

No.	Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	Telephone, Fax, E-mail
OBSERVERS					
	MOZAMBIQUE	ENERSTO DOS SANTOS JUNIOR	Senior Air Traffic Controller	AV.Acordos De Lusaka No. 3267 P.O. Box 2631 Maputo	Tel: 258-1-465375 Fax: 258-1-465783 admdtel@tropical.co.mz
		MARCOS BALOI	Engineering Supervisor	Alameda Do Aeroporto P.O.Box 2171 Maputo, Mozambique	TeL: 258-1-465137 Fax: 258-1-465564 mpmmttm@lam.co.mz
		RUMANA ISSUFO IBRAHIMO	Flight Operation Officer	Alameda Do Aeroporto P.O.Box 2060 Maputo, Mozambique	Tel: 258-1-465117 Fax: 258-1-465567 operacoeslam@lam.co.mz
		CARRILHO ERNESTO	Fleet Manager	P. O. Box 2060 Maputo, Mozambique	Tel: 258-1-465117 Fax: 258-1-465567 operacoeslam@lam.co.mz
	NIGERIA	EKENE UNEGBE	Publicity Sec.	P.O.Box 211 Zulie Pharmacy, Ikeja	Tel: 234-1-08056210003 flidanig@yahoo.com
		CAPT PAM D. R.	Nasi (Nig. Aviation Safety Initiative) Council Chairman	C/o Bristow Helicopters Nig. P.O.Box 11, Ikeja Lagos	Tel: 2341-08033061323 234-44-12744606001
		J. N. ADEOYE	NCAA (Flight OPS)	C/o P.O.Box 10316, Ikeja Lagos	Nawoolajon@hotmail.com
		K. I. AJIBOYE	Airworthiness	NCAA, P.M.B 21029, Ikeja Lagos	ayomeye@yahoo.com
		R.O. RAHEEM	GM SMS/QA	P.O.Box 4609 MMA, Ikeja- Lagos	Tel: 234-1-4931593, 08033489757 Rraheem2002@yahoo.com
		G.C. ANUSONWU		NAMA Kano Int. Airport Kano	Tel: 234-064-633162 Fax: 234-064-633162
		ADEBIYI P.		Aviation House NCAA Hq. MMA Lagos	Tel: 234-1-4931597 Fax: 234-1-4931597 Jiire2002@yahoo.co.uk
		IBEKWE NICHOLAS O.		NAMA MMIA Ikeja-Lagos	Tel: 234-1-4970339, 08037231839 Nick_ibekwe@yahoo.com
		ADEDARA BISI		NAMA P.M.B 10, MMIA Ikeja-Lagos	Tel: 234-1-08023458053, Bisiadedara2000@yahoo.com

No.	Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	Telephone, Fax, E-mail
	NIGERIA	OJAR JONH OPAH		NAMA Ikeja Lagos	
		ADEBAYO S.I.			
		I. F. OGOCHUKWU	Information Technology Manager	NAMA, Ikeja Lagos	Tel: 234-1-4970993 234 8022231348 iogochukwu@nama-nig.com
	SAO TOME	ARNALDO NETO DE SOUSA PONTES	Senior Air Traffic controllers Chief ATC-Sao Tome	ENASA-EP Sao Tome Aeroporto CP 703	Tel. 239-222561/221878 Fax: 239221154 ENASA@cstome.net
		ANTONIO DE ARAUJO LIMA	Chief of Technical Department and Airworthiness Inspector	Int. Airport of Sao Tome P.O.Box 97	Tel. 239-223330/222003 Fax: 239-221848 inac@cstome.net

**STRATEGIE ET PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN
OEUVRE DU MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE
REDUIT DANS LA REGION AFRIQUE- OCEAN INDIEN**

30 JUILLET 2004

Préparé par le Bureau du Programme RVSM AFI (ARPO)
Révision 30/07/04

ANNEXE

PLAN D' ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AFI

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
	Gestion de Programme				
1	Convenir d'une structure de Groupe de Travail pour permettre une prise en charge efficace des tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	Equipe de soutien du Secrétariat : Afrique du Sud, ASECNA, IATA, Nigeria, Tunisie.	Tâche achevé le 21-11-03
2	Considération du rapport du Projet Spécial de Mise en oeuvre (SIP) du RVSM	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Tâche achevée le 21-11-03
3	Réunion RVSM/RNAV/RNP TF/2	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
4	Identifier les ressources pour accomplir les tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
5	Rechercher les méthodes de financement par toute assistance extérieure requise	31/03/04	Action accomplie	OACI/IATA	Aborder la question de finacement à venir, selon le besoin et le moment
6	Finaliser la Stratégie de mise en œuvre et le plan d'action du RVSM	31/12/03	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
7	Distribuer la Stratégie et le plan de mise en oeuvre du RVSM auprès des Etats pour commentaires	5/1/04	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
8	a) Projet d'Amendement du Doc 7030 b) Distribuer proposition aux Etats c) Approbation de l'ANC	01/6/04 15/6/04 03/9/04	Action accomplie Action accomplie En cours	OACI OACI OACI	a) Achevé 31/5/04 b) Distribuer aux Etats observations attendues 15/8/04
9	Obtenir les commentaires des Etats sur le Plan d'action et la Stratégie de mise en oeuvre du RVSM	31-3-04	Action accomplie	Etats/OACI, RVSM/TF3	Achevé le 31-3-04

RVSM/RNAV/RNP/TF/4
Appendice B

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
10	Site web des informations sur le RVSM régional	31/03/04	Action accomplie	Etats/ IATA/OACI	Achevé le 1-2-04
11	Séminaire RVSM /RVSM TF/3	19-22/04/04	Action pris	OACI	Achevé en schedule
12	Séminaire RVSM TF/4	26-30/07/04	Action accomplie	OACI/RVSM TF/4	Achevé en schedule.
13	Coordination et l'harmonisation des procédures avec les régions adjacentes.	En cours	En cours	OACI et AFI RMA	Contacts continuent avec autre régions
14	Publication d'AIC pour notifier l'intention de mettre le RVSM en Oeuvre	31/6/04	En cours	Etats/OACI	Rappel envoyé aux Etats le 8/6/04 pour publier l'AIC
15	Confirmer la date limite AIRAC de mise en oeuvre (Supplément AIP à publier)	30/9/04	En cours	Etats/OACI	Sera examiné par réunion TF/5
16	Préparation de rapports sur l'état des mise en oeuvre du RVSM régional	En cours	En cours	OACI	Rapports mensuels
17	RVSM TF/5	25-26/09/04	En cours	OACI /RVSM TF/5	Sera convoqué avant la reunion sur la poursuite/arrêt RVSM
18	Décision de poursuite/arrêt du RVSM	27-29/10/04	En cours	Réunion de tous les partenaires	Sera convoqué après TF/5
19	Publications du NOTAM Déclencheur	25/11/04	En cours	Etats	Date du NOTAM sera confirmée par TF/5
	Opérations et navigabilité des aéronefs				
20	Eléments indicatifs d'exploitation et Navigabilité pour le RVSM AFI.	21/11/03	Action accomplie	OACI	Doc. distribué le 5/12/03
21	Développer des elements indicatifs régionaux pour la formation de pilotes sur le RVSM.	30/04/04	Action accomplie	IATA	IATA a proposé extrait de la TGL6 à la place
22	Directives du processus d'homologation et d'exploitation des aéronefs	31/05/04	Action prise	Etats, OACI	Distribuées le 16/3/04
23	Enquête sur la certification des operations RVSM par les Etats	30/07/04	En cours	RMA AFI/OACI	<ul style="list-style-type: none"> 1) lettre aux Etats pour vues générales transmise le 22/3/04. 2) Lettre sur le coût élevé du 8/6/04. 3) Données sur aéronefs transmises

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
24	Surveiller le processus d'homologation de l'exploitant	30/07/04	En cours	ARMA/OACI	
	Gestion du Trafic Aérien (ATM)		En cours		
25	Plan national RVSM	31/03/04	Action accomplie	Etats, OACI	Transmis aux Etats le 5/5/04
26	Manuel ATC sur le RVSM pour la région AFI.	31/03/04	Développé	OACI	Transmis aux Etats le 5/5/04
27	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM.	30/06/04	En cours	Etats / OACI	Limites seront vérifiées par TF/4
28	Développer des éléments indicatifs régionaux et le programme de formation ATC.	31/03/04	Action accomplie	Afrique du Sud/ASECNA/Nigéria	Lettre sur formation envoyée aux Etats le 28/5/04. Les trois premiers programmes de formation prévus en août 2004
29	Simulation de l'évaluation du volume de travail ATC et le besoin possible de changement de l'espace aérien secteur/route	30/06/04	En cours	Etats	Tâche incorporée dans le plan RVSM national
30	Identifier les questions devant faire l'objet de lettres d'accord	31/05/04	Tâche accomplie	OACI	Projet de LOA transmis aux TF le 9/6/04. LOA sera approuvée par TF/4
31	Prendre les dispositions appropriés en ce qui concerne l'aviation militaire	30/6/04	En cours	Etats, OACI	Tâche incorporé dans le plan RVSM national
32	Législation Nationale sur le RVSM	30/08/04	En cours	Etats, OACI	Besoins à identifier
33	Evaluation par les Etats de l'impact de la mise en oeuvre du RVSM sur les systèmes d'automatisation du contrôle et le plan d'enrehausser le niveau ou de les modifier	30/06/04	En cours	Etats	Incoporé dans le plan national
34	Collection des données météorologiques et de turbulence pour analyse.	31/07/04	En cours	ARMA AFI/ OACI / Etats	Bureau du temps aux Royanne Uni cotacté
35	Conduite par les Etats de la formation locale des contrôleurs de la circulation aérienne	31/07/04	En cours	Etats	Syllabus transmis aux Etats le 28/5/04
	Certification de sécurité RVSM				
36	Collecte des données préliminaires et évaluation des préparatifs	30/06/04	En cours	ARMA – OACI	La tâche se poursuit
37	Evaluation du niveau de sécurité RVSM	30/09/04	En cours	RMA AFI/ OACI	Contrat à soumettre à la signature

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
38	Validation de l'évaluation de la sécurité RVSM	31/12/04	En cours	RVSM TF/4	Voir tâche 37
39	Développement d'une politique de sécurité RVSM AFI	30/06/04	Tâche accomplie	RVSM ITF/4	Projet distribué durant TF/4 le 7/6/04
40	Développer la politique nationale sur la sécurité RVSM - Supplément	30/6/04	Tâche accomplie	OACI - ARMA	Projet distribué durant TF/4 le 7/6/04
	Agence de surveillance				
41	Evaluer les options pour la mise en place d'une Agence Régionale de Surveillance AFI (ARMA)	21/11/03	Action accomplie	RVSM TF/2	Tâche terminée comme prévu
42	Identifier une ARMA	21/11/03	Action accomplie	RVSM TF/2	Tâche terminée comme prévu
43	Etablir l'ARMA	31/03/04	Action accomplie	Afrique du Sud/ OACI	Tâche exécutée à temp
44	Valider le statut des préparatifs de l'évaluation de mise en oeuvre	28/09/04	En cours	OACI, ARMA	Tâche à exécuter en fin de l'évaluation du niveau de sécurité

NOTES

- Lettre Transmise aux Etats le 8/6/04 pour rappeler toutes les questions en suspens, y compris les dates cibles.
- Liste des aéronefs de chaque Etat à titre individuel a été dressée et transmise aux Etats le 25 juin – les Etats étaient invités à vérifier cette liste et l'actualiser.
- Trois programmes de formation ATC sont prévus pour le mois d'Août. La fin du programme de formation est prévue en Octobre 2004.

- - - - -

**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

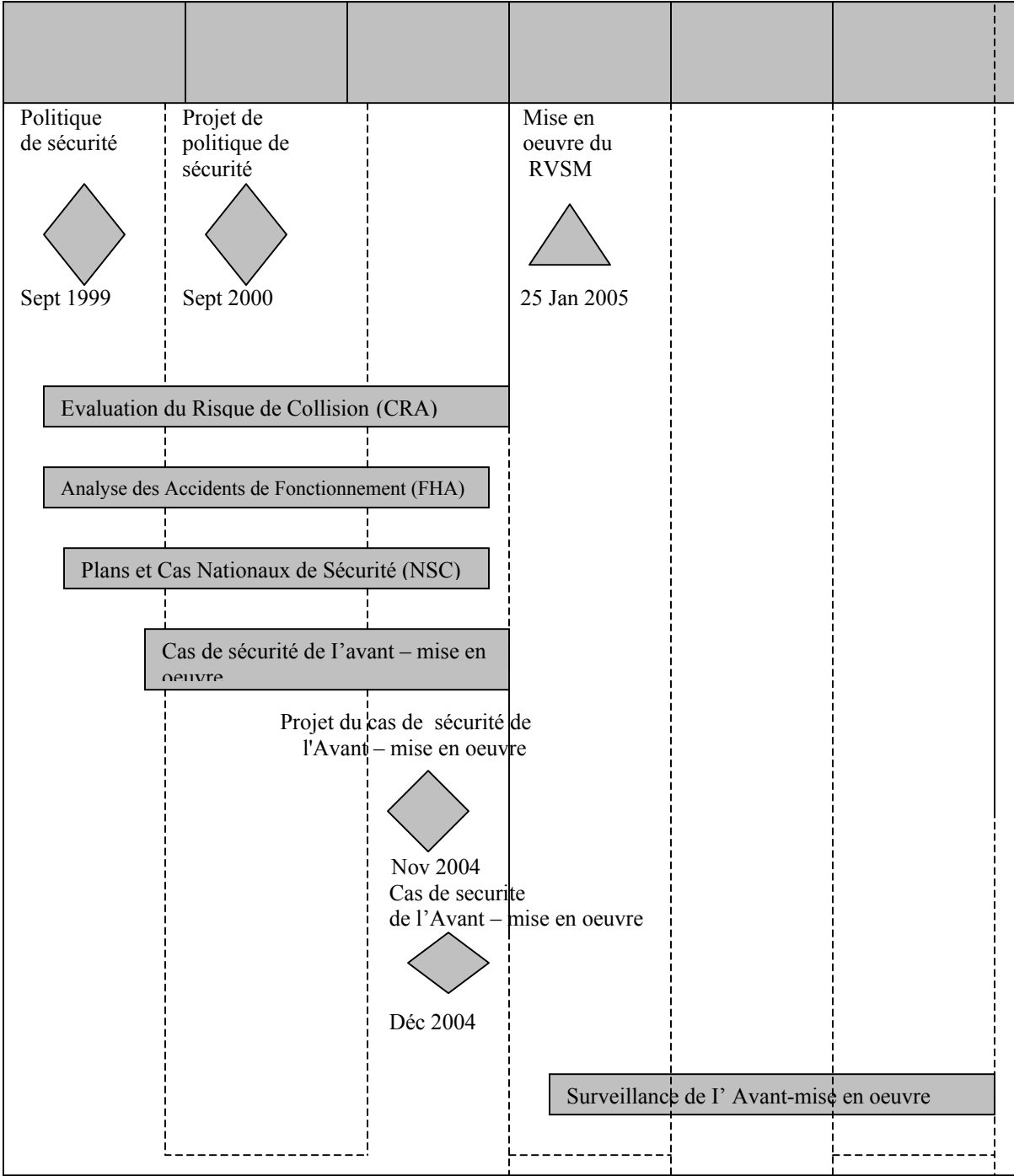
Le Cas de Sécurité de l'Avant – Mise en œuvre du RVSM AFI donnera l'assurance que les objectifs précisés dans le Document sur la Politique de Sécurité du RVSM AFI ont été réalisés. Des preuves seront fournies que (i) tous les accidents et les risques identifiés sont gérés et minimisés, (ii) le risque 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.



PLAN DE SECURITE DE
[INSERER LE NOM DE L'ETAT]
POUR LA MISE EN OEUVRE
DU RVSM

APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant donne l'identification de toutes les autorités qui ont successivement approuvé la présente publication de ce document.

AUTORITE	NOM ET SIGNATURE	DATE
Superviseur National de Sécurité RVSM		
Superviseur National du Programme RVSM		
Chef des Opérations auprès du Fournisseur ATS au niveau national		
Autorité d'Homologation		

Notes

- Le présent projet de plan est rédigé en vue de fournir un modèle à l'usage des Etats à titre individuel.
- Dans la mesure du possible, le texte de ce document est présenté de telle manière qu'il pourrait être directement incorporé dans les Plans de Sécurité des Etats.
- Lorsqu'un texte additionnel doit être inséré par l'Etat, ceci est marqué dans le texte par les caractères italiques entre crochets, par exemple [insérer ici le Nom de l'autorité responsable].
- Certaines parties du texte sont des illustrations. Dans de telles circonstances, il pourrait être nécessaire pour un Etat d'élaborer des textes appropriés pour ses propres circonstances, qui reflètent son environnement et ses activités immédiats etc. Cependant, le texte d'illustration représente largement la meilleure pratique et pourrait être utilisé par les Etats dans le cadre de leur planification. Les Etats devraient noter qu'il pourrait y avoir plus d'une voie pour atteindre la meilleure pratique et le texte du présent projet de plan ne reflète que juste l'une de ces possibilités.
- Le présent projet de plan ne tente pas de tenir compte de toutes les spécificités de planification de la sécurité en usage dans les Etats. Chaque Etat doit identifier ceux des aspects de leur planification de sécurité qui ne figurent pas dans le présent projet de plan. Les Etats devraient inclure, comme il convient, de tels aspects dans leur Plan de Sécurité de l'Etat.

TABLES DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	PAGE
1. INTRODUCTION.....	4
2. HOMOLOGATIONS DES AERONEFS ET DES EXPLOITANTS.....	6
3. FORMATION ATS.....	9
4. EQUIPEMENT ATS.....	12
5. PROCEDURES ATS.....	15
6. PLAN DE L'ESPACE AERIEN.....	18
7. PASSAGE AU RVSM.....	20
8. SURVEILLANCE ET EXAMEN DE LA SECURITE OPERATIONNELLE RVSM.....	21
9. APPENDICE.....	22

1. INTRODUCTION

1.1 Objectif du Plan de Sécurité

L'objectif du présent Plan de Sécurité pour [Nom de l'Etat] est d'établir les activités Nationales requises pour appuyer la cas de sécurité RVSM. Le plan traite également des conditions requises identifiées par le Régulateur de l'Etat [Insérer le Nom de l'autorité de régulation]. Chacune des activités nationales requises pour la mise en œuvre du RVSM par [Nom de l'Etat] est décrite dans quelques détails. Les descriptions touchent sur les aspects suivants :

- Le rôle de l'activité soutenant la mise en oeuvre et l'exploitation sûres du RVSM dans [Nom de l'Etat]
- Les normes à appliquer pour la conduite de l'activité
- Les activités supplémentaires d'appui qui donnent la confiance que les activités nationales identifiées conduiront à la réussite de la mise en oeuvre du RVSM dans [Nom de l'Etat]. Ces activités d'appui incluent :
 - Celles qui aident à atteindre la qualité,
 - Celles qui aident à gérer les risques.

En montrant ce degré de renseignements, le but est de donner l'assurance préalable que [Nom de l'Etat] prend au sérieux ses responsabilités en matière de sécurité et a élaboré un plan visant à réaliser la mise en œuvre sûre du RVSM.

Le présent plan de sécurité en question a été produit également en vue d'aider les gens se trouvant dans [Nom de l'Etat] et qui ont la responsabilité de fournir et régler le service de la Circulation Aérienne de l'Etat [Insérer le Nom du Fournisseur ATS]. Il les aide à saisir les aspects de sécurité des activités RVSM de l'Etat et leur montre la façon dont le Superviseur du Programme au niveau national gère les aspects en question.

1.2 Approche

Le présent plan National de sécurité est réparti en sections qui tiennent compte des activités Nationales pour le RVSM de la manière suivante :

- Section 2 : Homologation des Aéronefs et des Exploitants pour le RVSM,
- Section 3 : Formation ATS,
- Section 4 : Changements sur l'Equipement ATS
- Section 5 : Changements sur les Procédures ATS,
- Section 6 : Changements du Plan de l'Espace Aérien,
- Section 7 : Passage au RVSM,
- Section 8 : Surveillance Opérationnelle du RVSM.

Dans chacune de ces sections, le plan :

- (a) Décrit les activités qui sont nécessaires pour fournir un Service ATS approprié suite à la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI ;
- (b) Identifie les Autorités responsables appropriées, avec en même temps une description montrant comment ces Autorités s'acquittent de leurs responsabilités ;
- (c) Décrit les activités détaillées et les contrôles qui sous-tendent la réalisation de la qualité des activités décrites au point (a) ci-dessus ;
- (d) Montre comment les renseignements sur les accidents et les risques qui seront produits par le Programme RVSM AFI seront traités selon le cas par l'Etat.

3. Organisation

L'Organisation du plan de sécurité RVSM et les activités associées se présentent comme suit :

- (a) [Insérer le Nom] a été désigné Superviseur de la Sécurité pour le RVSM et est responsable de la production de ce Plan ;
- (b) Le Superviseur National du Programme [Insérer le Nom] a la responsabilité du Programme National RVSM. Il approuve le plan de sécurité et est responsable de l'obtention d'approbations ultérieures qui sont décrites ci-dessous. En approuvant le plan, le Superviseur National du Programme confirme qu'à son avis le plan est acceptable, et donne une description exacte des activités qui sont requises pour montrer que les conditions de sécurité requises précisées seront satisfaites ;
- (c) Le Chef des Opérations ATS [Insérer le Nom] a la responsabilité générale des opérations ATS. En approuvant le plan, le Chef des Opérations confirme que du point de vue de la sécurité toutes les mesures nécessaires ont été ou seront prises par le Fournisseur ATS pour assurer que le RVSM peut être mis en œuvre et exploité de façon sûre dans [Nom de l'Etat] ;
- (d) La compagnie fournisseur CAA/ATS [Insérer le Nom] est l'Autorité désignée et est responsable de la fourniture d'un Service de Circulation Aérienne approprié dans l'Etat. En approuvant le plan, le DG confirme qu'il est satisfait du fait que la responsabilité de la mise en œuvre sûre du RVSM a été dûment délégué ; que le personnel délégué a été dûment autorisé d'agir en son nom ; et que ce personnel est compétent pour agir en son nom.

En plus de ce qui précède, les approbations spécifiques de chacune des activités sont également requises (voir sections 2.4, 3.4 jusqu'à 8.4).

L'organisation ci-dessus s'applique au cours de la phase d'avant - mise en œuvre RVSM. Il y a des activités (en particulier les activités de surveillance de la sécurité) qui sont exécutées après la mise en œuvre. La responsabilité des activités de sécurité de l'après – mise en œuvre revient au personnel qui s'en charge dans l'Etat et le fournisseur ATS *[Insérer les Noms, sinon préciser que l'organisation de la sécurité et les responsabilités de l'après – mise en œuvre n'ont pas encore été déterminées]*.

2. HOMOLOGATIONS DES AERONEFS ET DES EXPLOITANTS

2.1 Introduction

Cette section traite des conditions requises des homologations d'Aéronefs et d'Exploitants pour que les aéronefs effectuent des vols dans la région RVSM AFI et décrit le programme des homologations au sein de l'Etat.

2.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité est de montrer que tous les exploitants basés dans [Nom de l'Etat] sont informés de la mise en œuvre du RVSM et ont obtenu l'homologation RVSM pour eux-mêmes et pour leurs aéronefs selon le cas. Les aéronefs de même que les Exploitants requièrent tous l'homologation s'ils doivent évoluer dans l'espace aérien RVSM. La CAA de l'Etat a la responsabilité de décrire leurs activités de régulation qui constitueront des preuves écrites montrant la diligence de la CAA de l'Etat en ce qui concerne les homologations en question.

2.3 Normes Appliquées

[Nom de l'Etat] est membre de l'APIRG et utilisera la 1^{ère} révision du TGL No.6 pour conduire l'homologation des aéronefs et des exploitants civils pour les exploitations RVSM (Voir Appendice A).

2.4 Activités prévues pour les Aéronefs / les Exploitants.

Un programme d'homologation a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan National RVSM de [Nom de l'Etat] (Voir appendice B). Le programme est subdivisé en deux activités principales :

(a) Activités d'information

Les exploitants et les autorités des Aéronefs d'Etat ont déjà été informés de l'homologation RVSM ainsi que des conditions requises de la surveillance à travers :

- Les AICs [donner les détails des AICs publiées et celles programmées à ce sujet].
- Les Séminaires/ateliers [donner les détails à propos des séminaires / ateliers déjà terminés et ceux qui sont programmés].
- Un groupe de travail formé d'Exploitants et des autorités d'aéronefs d'Etat a été créé pour discuter la mise en œuvre du RVSM. [Donner les détails relatifs au groupe de travail.]

(b) Activités d'Homologation

Ces activités sont décrites au point 2.5 ci-dessous.

2.5 Activités d'Homologation

Il y a deux domaines pour lesquels [Nom de l'Etat] dispose d'un processus d'homologation / de régulation établi :

(a) Homologation des Exploitants

Les Exploitants qui sont basés dans (Nom de l'Etat), et qui souhaitent effectuer des opérations dans l'Espace Aérien RVSM AFI adresseront leurs demandes à la CAA de l'Etat en vue d'obtenir l'homologation des exploitations (suivant la TGL No.6). La personne chargée de délivrer de telles homologations est [Insérer le titre et Nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères d'homologation – ces derniers devraient se baser sur l'établissement du respect des dispositions pertinentes du TGL No 6].

(b) Octroi de Certificats et Homologation des Aéronefs

Les exploitants (ou propriétaires) d'aéronefs enregistrés dans [Nom de l'Etat] adresseront leurs demandes de certificat et d'homologation à la CAA de l'Etat (suivant la TGL No 6). La personne chargée de délivrer de telles homologations est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères – ces derniers devraient se baser sur la création du respect des dispositions pertinentes du TGL No.6].

En plus, les Autorités militaires ont choisi de soumettre les aéronefs de transport militaire identifiés pour l'octroi du certificat et l'homologation RVSM. La responsabilité de ces tâches revient au Ministère de la Défense de [Nom de l'Etat]. Il a voté en faveur de la mise en œuvre des principes incorporés dans la 1^{ère} Publication du TGL No 6. La personne chargée de délivrer de telles homologations est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe ce poste actuellement]. Son homologation est basée sur [insérer les critères d'homologation].

2.6 Assurance de la Qualité des Activités

Il est important de s'assurer que les activités d'homologation sont efficaces et conduisent aux aéronefs homologués qui soient capables de satisfaire aux conditions plus rigoureuses du maintien de la hauteur au sein de l'espace aérien RVSM AFI et des équipages de conduite qui se sont familiarisés avec les règles et les procédures du RVSM. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette capacité.

2.6.1 Surveillance des Performances du Maintien de la Hauteur Technique des Aéronefs.

L'ARMA a mis en place un Equipement de Surveillance de la Hauteur qui fournira la surveillance en cours d'une partie considérable de la flotte d'aéronefs dans la région du RVSM AFI. Les aéronefs ne répondants pas aux normes spécifiées seront signalés aux Autorités appropriées qui ont homologué les aéronefs pour les exploitations RVSM. Les Exploitants des aéronefs non – conformes seront également contactés. [Insérer le Nom de l'Autorité de l'Etat] s'occupera du suivi de tous les rapports de ce genre avec les Exploitants concernés. Cet examen se fera dans le cadre normal de l'octroi de certificat aux aéronefs et de la licence aux exploitants.

2.6.2 Surveillance des Erreurs Opérationnelles

L'agence Régionale de Surveillance AFI (ARMA) dispose d'un programme fixe et continu de collecte et d'évaluation des données des erreurs opérationnelles. Les renseignements sont obtenus des ACCs et des Etats en ce qui concerne les déviations de 300 ft ou supérieur de l'altitude opérationnelle. L'ARMA utilisera les données en tant que partie du Cas de Sécurité RVSM. Pour le moment, il n'a pas été créé de mécanismes pour informer les Etats appropriés des séries d'événements associés avec un exploitant ou une région d'espace aérien spécifique. Les mécanismes en question seront mis en place avant la mise en œuvre du RVSM.

En plus de ce qui précède, [insérer le Nom de l'Autorité de l'Etat] surveille et examine la navigabilité des aéronefs et les Licences des Exploitants aussi bien régulièrement qu'en réponse aux inquiétudes ou tendances identifiées.

2.7 Gestion des Risques Relatifs aux Aéronefs et aux Exploitants

Les accidents associés avec les processus de régulation et d'homologation ne sont pas normalement couverts dans les FHAs. Il est cependant approprié d'examiner dans la FHA AFI ces accidents qui sont associés avec les aéronefs, les équipages de conduite et les Exploitants. Les résultats de la FHA ne sont pas encore disponibles. Quand ils le seront, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier ces aspects où les circonstances locales diffèrent de celles supposées au niveau de la FHA AFI (Voir appendice C). Toutes les activités supplémentaires nécessaires à cause de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

3. FORMATION ATS

3.1 Introduction

Cette section est centrée sur les activités de formation ATS de [Nom de l'Etat] qui sont nécessaires pour s'assurer que le personnel opérationnel s'est familiarisé avec les procédures RVSM. En outre, des plus amples détails sont fournis en vue de montrer comment le programme de formation favorise et sous – tend la mise en œuvre sûre du RVSM.

3.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité associée avec la formation ATS est de montrer que tous les personnels pertinents ont reçu une formation appropriée en matière de procédures RVSM et qu'ils ont la compétence de mener des opérations dans un environnement RVSM.

3.3 Normes appliquées

Il n'y a pas de normes. Le contenu de la formation AFI fourni par l'AFI a été utilisé comme éléments indicatifs de référence pour l'élaboration du contenu de formation de [Nom de l'Etat]. Voir Appendice D.

3.4 Activités Prévus dans la formation ATS

Un programme de formation ATS a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans [insérer la référence aux documents appropriés]. Le programme détaillé est subdivisé en quatre activités principales et montre qu'il vise la formation de tous les contrôleurs qui sont détenteurs de licences dans les secteurs de l'espace aérien RVSM avant la Mise en œuvre de ce système en date du 20 janvier 2005.

3.4.1 Rôles et Responsabilités de Formation

Il a été identifié un personnel chargé de conduire, préparer et dispenser une formation RVSM au Personnel des Centres de Contrôle de Zone. [Inclure les noms, les postes exacts et les rôles de formation RVSM]

3.4.2 Contenu de la Formation

Le contenu de la formation fourni par l'ARPO servira de base au contenu des éléments de la formation de l'Etat. Ces éléments seront complétés par d'autres élaborés au niveau local. Tous les instructeurs désignés se familiariseront avec le contenu à enseigner.

3.4.3 Programme de cours

Un programme de cours sera élaboré à chaque ACC [Nom des ACCs et résumé de chaque programme de formation à inclure]. Le programme sera élaboré en collaboration étroite avec les superviseurs à chaque ACC. Tous les contrôleurs qui auront la responsabilité opérationnelle dans la région du RVSM AFI (càd au-dessus du FL 290) recevront cette formation. D'autres contrôleurs et personnels du fournisseur de la Circulation Aérienne se familiariseront au moins avec les exploitations RVSM et la façon dont il les affecte dans leurs tâches. Dans la mesure des possibilités, tous les contrôleurs d'une ACC recevront la formation complète sur le RVSM. Ceci dépend des contraintes opérationnelles et de ressources humaines.

3.4.4 Programme de Formation ACC

Les cours seront dispensés à chaque ACC selon les besoins. Les formations de suivi et de rappel seront dispensées si cela s'avère nécessaire.

3.5 Approbation du Programme de Formation RVSM

Il y a deux aspects de ces activités pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation. Il s'agit des aspects suivants :

3.5.1 Approbation du Contenu de la Formation

Tout le contenu de la formation ATS est soumis au contrôle rigoureux et des changements doivent être approuvés avant leur première utilisation. Le contenu de la formation RVSM est sujet à ce processus. La personne responsable de l'approbation du contenu de formation est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

3.5.2 Compétence des contrôleurs dans les Exploitations RVSM

Le changement vers le RVSM n'exige pas de changements à la licence ATC des contrôleurs (ou certificat de compétence). Cependant, le fournisseur ATS n'admet pas la responsabilité d'assurer que les contrôleurs sont capables de mener les exploitations RVSM. Pour s'acquitter de cette responsabilité, le superviseur de l'ACC concerné approuve le programme de formation RVSM pour chaque ACC. L'approbation du programme représente un engagement de la part de chaque ACC d'assurer que tout le personnel approprié reçoit une formation sur le RVSM et que cette formation exploite dans son entièreté le contenu de formation approuvé.

3.6 Assurance de Qualité de la Formation sur le RVSM

Il est important d'assurer que la Formation ATS dans le domaine des exploitations RVSM est efficace et comprise par les contrôleurs. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

3.6.1 Utilisation du contenu AFI comme Eléments Indicatifs.

Le contenu AFI a été élaboré par les Services de navigation du Trafic Aérien (ATNS) en Afrique du Sud et il a été soumis à une révision approfondie dans le cadre du Programme RVSM. Ce contenu constitue le fondement du contenu de la formation élaboré pour le programme de formation RVSM de l'Etat.

3.6.2 Instructeurs ATC

La responsabilité de l'élaboration et la livraison de la formation revient à [insérer le (s) Nom (s) et les rôles]. Ce sont des instructeurs de formation expérimentés qui sont détenteurs de licences d'Instructeurs de formation sur le tas (OJT). [Des preuves supplémentaires de leurs expériences pourraient être présentées ici]. Ils se sont familiarisés avec les procédures RVSM. [Insérer le (s) nom(s) a suivi le Cours de Formation AFI sur le contenu de formation RVSM [insérer les dates]]. Ils assureront à leur tours que tous les autres instructeurs désignés se familiarisent avec le contenu en question et qu'ils le comprennent.

3.6.3 Examen du Contenu de la Formation

Le personnel opérationnel et de gestion de chaque ACC examinera le contenu avant sa première utilisation. Les commentaires relatifs à cet examen seront gardés dans les archives et le contenu sera amendé convenablement.

3.6.4 Programme de Formation Respectant les Délais

Le fournisseur ATS reconnaît sa responsabilité pour la compétence des contrôleurs dans la conduite de opérations dans la région du RVSM AFI. Par conséquent, il s'assurera que :

- Le programme de formation accorde aux contrôleurs du temps suffisant pour suivre l'un des cours après avoir terminé leurs devoirs opérationnels,
- Que les données correctes concernant la participation au cours sont conservées (y compris le temps passé sur les simulateurs de formation), et
- Les contrôleurs sont encouragés à demander des éclaircissements, et au besoin une formation plus approfondie sur les aspects qu'ils n'ont pas bien compris.

3.6.5 Programme de Formation Interactif

Une interaction spécifique sera encouragée à travers un questionnaire à propos des impressions qu'on a sur le cours. Le questionnaire demandera aux participants leurs avis sur la qualité et la facilité de compréhension du cours. Ces avis seront exploités par les instructeurs et les planificateurs du cours et ils les aideront à l'améliorer. Deuxièmement, le contenu sera présenté d'une manière interactive et l'interaction avec les participants sera encouragée. Les domaines où il y a des difficultés à assimiler /comprendre le contenu seront identifiés en faisant recours aux participants et ils seront examinés cas par cas ou en fonction des groupes à travers des explications et une formation supplémentaires si nécessaire.

3.6.6 Formation de Rafraîchissement.

La formation RVSM pourrait, à travers les contraintes opérationnelles et celles liées au personnel, être dispensée à un contrôleur plus de 6 mois avant le RVSM. Dans de telles circonstances, il sera organisé, au cours des semaines précédant la mise en œuvre, une formation de rafraîchissements afin que les participants se rafraîchissent la mémoire sur ce qu'ils avaient appris au sujet du cours.

3.7 Gestion des Risques relatifs à la Formation ATS

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques de sécurité associés avec une formation insuffisante ou inadéquate sont identifiés et, selon le cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le programme RVSM AFI, il y a l'engagement à effectuer une Evaluation des accidents de fonctionnement (FHA) qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles actuellement pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises comme conséquence de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

4. EQUIPEMENT ATS

4.1 Introduction

Cette section traite les changements sur l'équipement ATS requis pour les Exploitations RVSM et décrit le programme d'activités qui a été mis en place pour opérer les changements en question. En plus, de plus amples détails sont donnés en vue de montrer que ces changements seront bien terminés et sous-tendront la mise en œuvre sûre du RVSM.

4.2 Conditions de Sécurité

La condition de sécurité est de montrer qu'on a réussi à faire les modifications sur l'équipement ATS et qu'elles ont été approuvées pour utilisation opérationnelle.

4.3 Normes appliquées

Le Document Technique 7030/4 de l'OACI (appendice E) donne les normes des procédures. L'ARPO a élaboré un manuel ATC AFI qui est consistant avec le document 7030/4 et elle donne des renseignements supplémentaires. Voir l'Appendice G. Ce dernier document donne la base des changements sur l'équipement ATS qui sont requis pour la Région RVSM AFI.

4.4 Changements Prévus sur l'Équipement ATS

[Nom de l'Etat] a élaboré un programme des changements sur l'équipement ATS en vue de soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans [insérer la référence au Plan National RVSM]. Ce programme détaillé montre qu'il vise à compléter les changements sur l'équipement ATS bien avant la mise en œuvre du RVSM en date du 20 janvier 2005. [Il faut insérer les dates et les calendriers stricts requis de chaque Etat pour résumer les plans d'urgence qui ont été élaborés en vue de réduire le risque de glissement de dates]. Dans [Nom de l'Etat], les changements sont requis pour le Traitement de la Date de Vol (FDP), le Traitement des données Radar (RDP), l'Affichage, la bande de vol et les systèmes d'Interchange de Données par Ordinateur (OLDI). Les Modifications de logiciel sont requises pour tous ces systèmes pour s'assurer qu'ils sont compatibles avec le manuel ATC pour le RVSM. Le fournisseur ATS de l'Etat [insérer le Nom du Fournisseur ATS] a un contrat avec un fournisseur extérieur qui effectuera les changements nécessaires aux systèmes ci-haut évoqués. Le contractant fera les changements aux systèmes et il les essaiera. Dès après le bon aboutissement de ces essais, le fournisseur ATS acceptera le programme modifié.

4.5 Approbation des Activités

Il y a deux aspects de ces changements d'équipement ATS pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation.

4.5.1 Equipement ATS Modifié

A l'exception des mises à jour mineures du logiciel, tous les changements exigent l'approbation de la [CAA de l'Etat] avant leur installation aux ACCs. La personne responsable est [insérer le titre et le nom]. Il approuvera les modifications sur l'équipement ATS avant l'installation. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation].

4.5.2 Equipement ATS Modifié pour Usage Opérationnel aux ACCs.

Les changements sur l'équipement ATS doivent être installés de façon satisfaisante à chaque ACC. L'acceptation des changements installés est requise par la [CAA de l'Etat] à chaque ACC. La personne responsable est [insérer le titre et le nom]. Il approuvera l'équipement à chaque ACC avant son utilisation opérationnelle. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation ou les termes de référence de la personne responsable, au cas où ils sont disponibles et selon les cas].

4.6 Assurance de Qualité des Changements de l'Équipement ATS

Il est important de s'assurer que les changements se sont bien effectués, c'est-à-dire qu'ils mettent en œuvre complètement les conditions requises convenues ; et ils sont entièrement compatibles avec les systèmes et pratiques à chaque ACC. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de la réussite des changements sur l'équipement ATS.

4.6.1 Conditions Requises Fonctionnelles

Il a été élaboré des Conditions Requises fonctionnelles pour le changement [c'est l'Etat qui doit fournir les références] et les changements délivrés seront jugés en fonction des conditions en question. Ces conditions requises faisaient partie intégrante des spécifications convenues avec le contractant.

4.6.2 Elaboration du Logiciel

Les contractants ont élaboré des processus de modifications du logiciel nécessaires aux exploitations RVSM. Il s'agit des procédures internes du contractant et elles ont été mises en place pour quelque temps [fournir les références à ces procédures].

4.6.3 Logiciel Elaboré

Le logiciel élaboré passera une série de tests et les essais d'usage avant son exploitation. Chacune des conditions requises fonctionnelles sera formellement testée en fonction des critères d'acceptation convenus [les références aux critères d'acceptation sont à fournir ici].

4.6.4 Interface de la Machine Humaine

Les contrôleurs évalueront, comme partie de la formation RVSM, l'Interface de la Machine Humaine (HMI). Les réactions seront recueillies auprès des participants aux cours quant à l'utilisation facile et à la clarté du HMI.

4.7 Gestion des Risques des Changements sur l'Équipement

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques associés avec des équipements ATS faibles ou inadéquats sont identifiés et, selon le cas, qu'ils soient évalués comme raisonnablement minimes.

Dans le programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de Fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas actuellement disponibles pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans le cadre de la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises comme résultat de cet examen figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

5. PROCEDURES

5.1 Introduction

Cette section identifie les changements requis sur les Procédures ATS pour la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI et visant à mettre en œuvre de nouvelles procédures dans chaque ACC. En plus, elle donne de plus amples détails pour montrer comment ces activités sous-tendent la mise en œuvre sûre du RVSM.

5.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité est de montrer que les changements aux procédures ATS ont été approuvés pour exploitation. Il est requis de donner l'assurance pour montrer que les nouveaux changements sont appropriés ; qu'ils ne causent pas d'accroissement excessif du volume de travail des contrôleurs et des équipages de conduite ; et qu'ils ont été coordonnés avec d'autres organisations.

5.3 Normes appliquées

Le document 7030/4 de l'OACI fournit les normes. L'AFI a élaboré un manuel ATC qui est consistant avec le document 7030/4 de l'OACI et fournit plus d'accroissement de sa mise en œuvre dans la région AFI.

5.4 Procédures RVSM ATS

Un programme d'activités a été mis en place pour élaborer et coordonner les changements de procédures ATS. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan National RVSM de [nom de l'Etat]. Le programme est subdivisé en ces activités principales suivantes :

5.4.1 Coordination des Autorités des aéronefs d'Etat.

Les aéronefs d'Etat dans [Nom de l'Etat] n'ont aucune restriction d'opérations entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 et n'exigent pas de procédures ou une coordination spéciales. Les aéronefs d'Etat effectueront des vols dans le cadre de l'utilisation flexible de l'espace aérien et en collaboration avec les Autorités Civiles. La mise en œuvre du RVSM impose potentiellement des conditions supplémentaires à la fois aux Etats et aux Autorités Civiles. Un comité de coordination [insérer le Nom] a été constitué avec ces Autorités d'Aéronefs d'Etat pour s'assurer que des procédures satisfaisantes sont élaborées et que les normes supérieures de coopération et de coordination se poursuivent suite à la mise en œuvre du RVSM.

5.4.2 Coordination avec l'ACC adjacent

Les changements sur les procédures requises pour le RVSM à un ACC devront être coordonnés avec les ACCs adjacents. Des nouvelles lettres (ou lettres amendées) d'accord (LoAs) sont requises. Le chef du fournisseur ATS est responsable de conclure les accords nécessaires.

5.4.3 Changements du Manuel des Opérations ATS U

Chaque ACC devra changer son Manuel des Opérations ATSU en vue d'y inclure les changements à la suite du RVSM. Ceci est la responsabilité de la gestion ACC. Les changements incluront ces changements appropriés à cause des nouvelles Lettres d'Accord, et tous les accords avec les Autorités de l'Etat concernant l'usage de l'Espace Aérien RVSM par les aéronefs d'Etat.

Les activités du Programme National RVSM reconnaissent les liens entre les modifications de l'espace aérien, qui doivent précéder les changements de procédures ainsi que la préparation d'une formation ATC RVSM qui ne pourrait être totalement terminée que si les nouvelles procédures sont disponibles.

5.5 Approbation des Changements des Procédures ATS

Il y a deux aspects de ces changements sur les activités de procédures pour lesquels [Nom de l'Etat] a élaboré un processus d'approbation.

5.5.1 Approbation du Manuel des Opérations ATSU

Tout changement au Manuel des Opérations ACC est soumis au contrôle strict. Tous les changements doivent être approuvés avant d'être exploités. La personne responsable est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Il approuvera les changements au manuel pour exploitation. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

5.5.2 Accords Amendés de l'ACC (LoAs)

Les changements aux LoAs sont approuvés (signés) par les superviseurs ACC des deux centres. Pour les ACCs à l'intérieur de (Nom de l'Etat), l'approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

En plus, dans [Nom de l'Etat], il y a la politique d'exiger des signatures supplémentaires des autorités supérieures, lorsque l'ACC adjacent ou sous adjacent se trouve dans un autre Etat. Dans [Nom de l'Etat], le Directeur Général / CEO de la CAA signe. Son approbation se base sur [insérer les critères d'approbation ou les termes de référence de la personne responsable selon le cas].

5.6 Assurance de la Qualité pour les Changements de Procédures ATS

Il est important de s'assurer que les changements sur les Procédures ATS sont appropriés et qu'ils ont été effectués de manière professionnelle. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de ceci.

5.6.1 Eléments de l'OACI et de l'AFI

Les documents 7030/4, 9574 et le Manuel ATC AFI pour le RVSM ont été soumis à un examen et une élaboration approfondis et ils fournissent une base définitive à ces changements.

5.6.2 Examen du Personnel Opérationnel

Le personnel Opérationnel à chaque ATSU examinera les Manuels des Opérations ATSU. Les commentaires tirés de cet examen seront classés et, lorsque cela convient, le manuel sera modifié.

5.6.3 Processus de Contrôle des Lettres d'Accord . Toutes les Lettres d'Accord (LoAs) dans [Nom de l'Etat] sont soumises à un examen approfondi. Dans [Nom de l'Etat], cet examen inclut le personnel chargé de la politique de l'Espace Aérien et le personnel opérationnel ACC.

5.6.4 Simulation des changements de Procédures et de Plan de l'Espace Aérien

[Nom de l'Etat] dispose d'une capacité de simulation informatisé. Les changements du plan de l'espace aérien et l'utilisation des procédures RVSM seront soumis à des simulations. La simulation valide l'utilisation de nouvelles procédures RVSM et les changements de l'espace aérien. [Insérer les dates des simulations, leurs contraintes et objectifs].

5.7 Gestion des Risques Liés aux Procédures ATS

Une partie – clé de gestion de la sécurité est que les risques de sécurité associés avec des procédures ATC mauvaises ou inadéquates sont identifiés et, selon les cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le Programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de Fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue le risque associé à de tels accidents. Les résultats de la FHA ne sont pas actuellement disponibles pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles,

[Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de cet examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées par la FHA. Toutes les activités supplémentaires, requises comme conséquence de l'examen en question, figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour au présent plan de sécurité.

6. PLAN DE L'ESPACE AERIEN

6.1 Introduction

Cette section traite des activités du plan de l'espace aérien dont on a besoin pour s'assurer de la conduite sûre et efficace des opérations. En plus, elle fournit de plus amples détails pour montrer comment ces changements de l'espace aérien sous-tendent la mise en œuvre sûre du RVSM.

6.2 Condition Requise de Sécurité

La condition requise de sécurité associée avec les changements de plan de l'espace aérien est de montrer comment les changements sont appropriés et sont consistants avec l'exploitation sûre du RVSM dans la région AFI.

6.3 Normes appliquées

Quoique ce soit la meilleure pratique de simuler de tels changements en vue de montrer à la fois l'impact sur les courants de trafic et le volume du travail des contrôleurs, il n'existe pas de normes applicables pour faire l'évaluation des changements proposés.

6.4 Changements Prévus sur le Modèle d'Espace Aérien

Un programme de changements de modèle d'espace aérien a été élaboré pour soutenir la mise en œuvre du RVSM. Les détails du programme sont trouvables dans le Plan national RVSM de [nom de l'Etat]. Il y a plusieurs changements sur le modèle d'espace aérien qui ont été proposés pour soutenir la mise en œuvre efficace du RVSM. Ces changements incluent :

- (a) Des changements concernant les points de pénétration, de compte rendu et de sortie en vue de minimiser la congestion éventuelle à ces points;
- (b) Des changements sur le **DFL**, s'il est actuellement considéré comme un niveau RVSM ;
- (c) Un nouveau plan d'allocation des niveau de vol ;
- (d) La re-sectorisation de l'espace aérien supérieur afin de permettre l'augmentation de la capacité dans l'espace aérien supérieur pour profiter des nouveaux niveaux de vol RVSM ;
- (e) Certaines modifications afin de permettre davantage de tracés d'itinéraires directs. Certains de ces changements doivent être convenus avec les ACCs en rejoignant les Etats et apparaissent dans le processus de changements des Lettres d'Accord décrit dans la section 5.3 ci-dessus.

6.5 Approbation des Changements de Modèle d'Espace Aérien

Il y a deux aspects de ces activités de modèle d'espace aérien pour lesquels [Nom de l'Etat] reconnaît la responsabilité et a élaboré un processus d'approbation.

6.5.1 Approbation des changements

Toutes les questions de modèle d'espace aérien sont soumises au contrôle strict de changement et doivent être approuvées avant leur première exploitation. La personne responsable [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement] approuvera les changements. Son approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation].

6.5.2 Changement Inclus dans les Lettres d'Accord selon les Nécessités

Ce processus d'approbation est décrit ci-dessus dans la section 5.5.

6.6 Assurance de Qualité du Modèle d'Espace Aérien

Il est important de s'assurer que les changements de modèle d'espace aérien sont efficaces. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

6.6.1 Utilisation des simulations

Les simulations ont été effectuées [insérer le référence ici]. Les études montrent que les changements de modèle d'espace aérien sont efficaces dans le cadre des opérations RVSM. La simulation montre que les contrôleurs peuvent gérer en sécurité les exploitations RVSM.

6.6.2 Examen des Changements d'Espace aérien

Les changements de modèle d'espace aérien RVSM proposés sont examinés d'une façon approfondie par le personnel de gestion dans chacun des ACCs. Les commentaires relatifs à cet examen seront classés et au besoin le manuel sera modifié.

6.7 Gestion du Risque de Changement de Plan de l'Espace Aérien

Une partie – clé de la Gestion de la Sécurité est que les risques de sécurité associés avec les changements insuffisants ou inadéquats du plan de l'espace aérien soient identifiés et, selon les cas, qu'ils soient évalués comme normalement minimales. Dans le programme RVSM AFI, il y a un engagement à effectuer une évaluation des accidents de fonctionnement (FHA) (qui identifie les accidents et évalue les risques associés avec de tels accidents). Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles actuellement pour les Etats. Lorsqu'ils seront disponibles, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de l'examen est d'identifier les aspects où les circonstances locales sont différentes de celles supposées dans la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires, requises comme conséquences de cet examen, figureront sur la liste des mesures à prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

7. PASSAGE AU RVSM

7.1 Introduction

Le passage au RVSM est le processus de gestion de la conversion réelle de l'ATS d'un environnement de séparation de 2000 ft (CVSM) à un environnement de 1000 ft (RVSM). Il couvre les changements pendant les quelques heures avant le passage au RVSM en date du 20 janvier 2005 et les premières heures qui suivront ce passage vers le RVSM. Le passage en question est l'aspect opérationnel – clé du compte à rebours vers la mise en œuvre du RVSM. Cette section confirme que l'impact opérationnel du passage au RVSM a été étudié et qu'il existe des plans d'urgence. Elle donne les détails qui montrent comment cette activité de revirement soutient et sous-tend la mise en œuvre sûre du RVSM.

7.2 Condition Requise de la Sécurité

La condition requise de la sécurité est de montrer que les procédures spéciales de passage au RVSM ont été approuvées pour exploitation. Il faudrait donner l'assurance que les procédures et modes inverses des opérations sont en place.

7.3 Normes Appliquées

[Nom de l'Etat] utilisera le plan du compte à rebours RVSM AFI comme la base de son propre plan de compte à rebours. Voir l'Appendice F.

7.4 Prévision du Passage au Nouveau Système

Il faut prévoir les activités permettant le passage sûr et efficace au RVSM, Les détails de cette planification d'activités sont trouvables dans [insérer la référence]. Le plan suppose que les activités de compte à rebours AFI identifieront la meilleure façon de gérer le passage du CVSM au RVSM. Le plan d'activités de [Nom de l'Etat] est centré sur la mise en place des renseignements et des procédures spéciales pour ses ACCs et l'élaboration des mesures convenables et les niveaux de ressources humaines pour la période de passage au RVSM.

7.5 Approbation des Plans de Passage au Nouveau Système

Il y a un aspect de ce passage au nouveau système pour lequel [Nom de l'Etat] admet sa responsabilité et a élaboré un processus d'approbation.

7.5.1 Approbation des Procédures Spéciales Elaborés pour Chaque ACC.

Ces procédures spéciales ATS (devant couvrir le passage au nouveau système) exigeront une approbation avant leur exploitation juste comme n'importe quelle autre procédure ATS. La personne responsable est [insérer le titre et le nom de la personne qui occupe le poste actuellement]. Il approuvera le contenu pour exploitation et l'approbation est basée sur [insérer les critères d'approbation]

7.6 Assurance de la qualité lors du Passage au Nouveau système

Il est important de s'assurer que la planification du passage au nouveau système est efficace. Il y a plusieurs éléments qui rassurent de cette efficacité.

7.6.1 Contenu du Compte à rebours AFI

Le contenu AFI sur le processus de compte à rebours est en train d'être élaboré et les aspects du passage au nouveau système sont une partie – clé identifiée du processus de compte à rebours. Le présent contenu AFI a été soumis à une analyse approfondie.

7.6.2 Examen des Procédures de Passage au Nouveau système

Le personnel opérationnel et de gestion à chaque ACC examinera le contenu. Les commentaires sur cet examen seront classés et le contenu sera amendé convenablement.

7.7. Gestion des Risques Associés au Passage au RVSM

Une partie – clé de la gestion de la sécurité est que les risques associés à la Transition vers le RVSM soient identifiés et présentés comme étant suffisamment bas. Il y a dans le Programme RVSM AFI un engagement à effectuer une Evaluation des Accidents de fonctionnement (FHA) (qui identifie et évalue le risque associé à de tels accidents) . Les résultats de la FHA ne sont pas disponibles pour les Etats actuellement. Lorsqu'ils le seront, [Nom de l'Etat] examinera les accidents et les risques qui auront été identifiés par la FHA. Le but de cet examen est d'identifier ceux des aspects où les circonstances sur place sont différentes de celles supposées au niveau de la FHA AFI. Toutes les activités supplémentaires requises en tant que résultat de l'examen en question seront mises sur la liste de mesures prendre dans les futures mises à jour du présent plan de sécurité.

8. SURVEILLANCE ET EXAMEN DE LA SECURITE OPERATIONNELLE RVSM

8.1 Introduction

Cette section identifie les activités requises de la surveillance des performances de sécurité des opérations RVSM par [Nom de l'Etat] dans l'après – mise en œuvre du système.

8.2 conditions Requises de Sécurité

La condition requise de sécurité est de fournir une surveillance appropriée des Performances Opérationnelles de sécurité de l'ATS dans l'application du RVSM.

8.3 Normes appliquées

Il n'existe pas de normes appropriées

8.4 Activités de Surveillance

Les arrangements de surveillance de l'après – mise en œuvre ne sont pas encore déterminées. Cette détermination fait partie de l'élaboration des arrangements de l'après – mise en œuvre. Dans [Nom de l'Etat] ceci sera pris comme un aspect de l'élaboration des arrangements du compte à rebours au niveau national.

Il y a deux activités – clés :

- (a) surveillance de la Sécurité des Performance ATS

Ces arrangements constitueront un aspect spécifique de la surveillance normale des performances de sécurité par l'Etat.

(b) Compte rendu des Erreurs Opérationnelles

[Nom de l'Etat] s'engage à fournir des données des erreurs opérationnelles signalées par les contrôleurs dans les ACCs. L'Etat fournit déjà ce renseignement en tant que partie de sa contribution au cas de Sécurité de l'Avant - Mise en œuvre dans la Région AFI.

Les données fournies sont utilisées, avec celles obtenues des autres Etats RVSM, dans l'évaluation du risque probable de collision dans la Région AFI. En plus, [Nom de l'Etat] évaluera ces données fournies par ses propres ACCs et prendra les mesures qui conviennent.

8.5 Homologations

Le processus d'homologation pour l'élaboration de tels arrangements de surveillance n'est pas encore déterminé.

8.6 Assurance de Qualité

[Nom de l'Etat] élaborera des arrangements de surveillance qui satisfont aux conditions requises de sécurité pour surveiller la performance opérationnelle. Cependant, comme les arrangements n'ont pas encore été déterminés, il n'est pas possible pour le moment d'identifier les conditions requises ce qui concerne les aspects de ces arrangements qui donnent confiance dans la réalisation de la qualité.

8.7 Gestion des Risques

Les arrangements de surveillance aideront à gérer les risques opérationnels et ne présentent pas de risques additionnels.

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)

Formulaires de l'Agence ARMA utilisés pour obtenir des renseignements de la part des Etats et/ou d'autres fournisseurs de services

NOTES A CONSULTER AVANT DE REMPLIR LES FORMULAIRES ARMA

1. Prière de consulter les notes ci-après avant de remplir les formulaires ARMA F1, F2, F3, F4 et F5.
2. Il est important que l'Agence ARMA ait à sa disposition les coordonnées précises d'un interlocuteur pour tout problème qui pourrait être mis en évidence par la surveillance de la tenue d'altitude. Il est donc demandé aux Etats d'identifier leur Directeur de Programme National au moyen de leur première réponse à l'Agence. Ils n'auront pas à fournir d'autres données par la suite, à moins que les renseignements demandés sur les formulaires n'aient changé.
3. Si les destinataires ne sont pas en mesure de transmettre à l'Agence ARMA l'information demandée par internet, par transfert électronique direct, ou par la communication de données sur disquette de 3,5 pouces (9 cm), une copie sur papier devra être remplie. Les chiffres ci-après renvoient aux exposants figurant sur le formulaire ARMA F2:
 - (1) Inscire l'indicatif OACI à une seule lettre comme indiqué dans le Doc 7910 de l'OACI. S'il en existe plusieurs pour le même Etat, il conviendra d'utiliser l'indicateur qui est porté en premier lieu.
 - (2) Inscire l'indicatif OACI à 3 lettres de l'exploitant figurant dans le Doc 8585 de l'OACI. S'il s'agit de l'Aviation Générale Internationale, écrire IGA. S'il s'agit d'un aéronef militaire, écrire MIL. S'il n'y a personne, insérer la lettre X dans la case et inscrire le nom de l'exploitant/du propriétaire dans la case "observations".
 - (3) Ecrire le type d'aéronef figurant dans le Doc 8643 de l'OACI, par exemple: pour Airbus A320-211, écrire A320; pour Boeing 747-438, écrire B744.
 - (4) Inscire le numéro de série du type d'aéronef ou la désignation du constructeur Par exemple: pour Airbus A320-211, écrire 211; pour Boeing 747-438, écrire 400 ou 438.
 - (5) Inscire le code d'adressage du Mode S assigné à l'aéronef.
 - (6) Inscire oui ou non.
 - (7) Inscire la date comme suit: par exemple pour le 26 Octobre 1998, écrire 10/26/98
 - (8) Utiliser une feuille de papier supplémentaire en cas de manque de place.

FORMULAIRE F1

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)
ECARTS D'ALTITUDE

ETAT:	ACC:	MONTH:
Etat d'immatriculation		
Numéro de vol		
Nom de l'exploitant		
Etat de l'exploitant		
Numéro de série du type d'aéronef		
Marques d'immatriculation		
Numéro de série/fabrication		
Code d'adressage Mode S de l'aéronef		
Ecart total/déviation d'altitude		
Durée totale de la déviation		
Cause de la déviation*		

Date/heure de la mesure	Niveau de vol attribué	Niveau de vol observé	Route ATS	Position Géo-Graphique

Donner la description de l'incident, y compris le profilage total d'altitude si possible

***Note:** Indiquer la cause de la déviation au moyen des chiffres suivants:

1. Erreur d'altimétrie ou du système de tenue d'altitude de l'aéronef;
2. Turbulence ou phénomènes météorologiques équivalents;
3. Descente en cas de force majeure d'aéronef sans équipage de conduite, conformément aux mesures d'exception établies;
4. Réponse à une résolution donnée par le système ACAS;
5. Erreur de voler au niveau de vol incorrect alors que l'autorisation ATC a été délivrée correctement;
6. Erreur de voler au niveau de vol incorrect par suite d'erreur commise en délivrant l'autorisation ATC;
7. Erreur de voler à un niveau de vol incorrect à la suite d'une erreur commise lors de la coordination du transfert de contrôle entre organes ATC voisins;
8. Toute autre raison, y compris les descriptions d'incidents

FORMULAIRE F2

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)

MOUVEMENTS DE TRAFIC MENSUELS		
ETAT:	ACC:	MOIS:

TOTAL DES MOUVEMENTS IFR POUR LE MOIS DE:	
TOTAL DES MOUVEMENTS IFR MENSUELS ENTRE FL 290 ET FL 410	
TEMPS MOYEN PASSE DANS LA BANDE DES NIVEAUX 290 - 410	
VOL EN PALIER	
VOL EN MONTEE ET EN DESCENTE	

FORMULAIRE F3

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)

AUTRES CONSIDERATIONS OPERATIONNELLES		
ETAT:	ACC:	MOIS:

COORDINATION FAILURES

		NOMBRE D'EVENTEMENTS MENSUELS	
COMMUNICATION FAILURE			
DATE	HEURE	DUREE	
		DUREE TOTALE PAR MOIS (HEURES)	

TURBULENCE

DATE	HEURE	DUREE	AMPLEUR*	EMPLACEMENT

**Note: D'après les mesures prises à l'échelle météorologiques de turbulence.*

INCIDENTS IDENTIFIES PAR ACAS		Description des incidents pris par l'ACAS	
Date	Heure		

FORMULAIRE F5

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)

DONNEES SUR LES COURANTS DE TRAFIC (SURVOLS)									
ETAT:			ACC:			MOIS:			
Prière d'inclure ici tous renseignements sur les survols dans la bande FL 290 – 410									
Date	Route	Indicatif d'appel	Type d'acft	Exploitant	Aérod. départ	Desti-nation	Equipe-mentNav	Point de chemi-nement	Heure de passage du point de cheminement

- FIN -