



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Ref: ES AN 4/44 – 0080

Le 18 février 2010

**Sujet: Séminaire sur la mise en œuvre des mesures de sécurité dans la région AFI (RISS)  
Minimum de séparation verticale réduit (RVSM) (Nairobi, Kenya 19 – 23 avril 2010)**

Monsieur/Madame,

J'ai l'honneur de vous rappeler que le 28 septembre 2008, la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI a été une expérience réussie, alignant la région sur les autres régions de l'OACI. Je tiens encore une fois à vous remercier pour votre contribution dans la réalisation de cette étape déterminante, et j'aimerais vous inviter à participer au séminaire susmentionné.

La mise en œuvre du RVSM fournit un bon nombre d'avantages en termes d'efficacité et de Sécurité directement liés aux prestataires de la gestion du trafic aérien, aux utilisateurs de l'espace et, bien que moins directement, aux utilisateurs des systèmes de transport. Toutefois comme vous le savez, dans le but de préserver de tels avantages dans un environnement de sécurité renforcée et continue, le processus de la mise en œuvre du RVSM exige un contrôle de la sécurité dans le cadre duquel les Etats eux-mêmes sont appelés à assumer des responsabilités caractérisées par des tâches spécifiques, qui viendront s'ajouter et faire partie des activités de suivi entreprises par l'Agence de surveillance régionale dans la région AFI (ARMA).

Vous vous souviendrez de la Réunion spéciale régionale AFI sur la navigation aérienne (SP AFI RAN) tenue à Durban, Afrique du sud du 24 au 29 novembre 2008, particulièrement de ses débats autour de la mise en œuvre du RVSM, après lesquelles la réunion a convenu, *inter alia*, des Recommandations 6/6 - *méthodologie d'évaluation de la sécurité opérationnelle*, 6/7 *établissement d'un groupe d'action stratégique*, et 6/8 - *activités de suivi* concernant le *minimum de séparation verticale réduit (RVSM)*. Vous trouverez un extrait de ces discussions à l'Annexe 1 de la présente lettre pour votre référence.

C'est dans ce contexte qu'un séminaire est organisé par l'OACI sur la mise en œuvre de la sécurité dans le but d'aider les Etats de la région AFI, tant à accroître l'efficacité de leurs efforts spécifiques de renforcement de la sécurité qu'à renforcer leur soutien à l'ARMA. Le séminaire sur la mise en œuvre de la sécurité RVSM (RISS) qui est un Projet spécial d'application (SIP), se tiendra du 19 au 23 avril 2010 à Nairobi, Kenya. Le lieu spécifique de la réunion, qui devra être situé dans le centre ville de Nairobi (CBD), sera confirmé dès que possible. Vous êtes priés de noter que l'OACI ne fournira pas de services de transport aller/retour vers le lieu de la réunion.

Eastern and Southern African Office  
United Nations Office at Nairobi  
P.O. Box 46294,  
00100 Nairobi, Kenya

Tel. No: 254 (20) 7622395 (ICAORD)  
254 (20) 7622396 (ICAO DEPRD)  
254 (20) 7622391 (TECH. COOP)  
254 (20) 7622399 (ADMIN)  
Fax No: 254 (20) 7621092  
E-Mail: [icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)

On ne saurait trop insister sur l'importance de votre participation à cette réunion, particulièrement lorsqu'on la rapproche aux défis rencontrés avant la date d'application du 25 septembre 2008, et qu'on considère toute l'expérience acquise depuis lors. De ce fait j'encourage instamment votre Administration/organisation à participer à ce séminaire, et de faire en sorte que votre délégation soit au moins composée du **Gestionnaire national du programme (NPM) RVSM** de votre Etat.

A cet effet, je tiens à vous référer encore au SP AFI RAN Rec. 6/8 susmentionné et à la liste des tâches que doit accomplir votre Directeur du Programme national du RVSM (NPM). Le texte des recommandations et la liste des tâches ont été envoyés dans la lettre ES AN 4/24 – 0313 adressée aux Etats en date du 14 juillet 2009, dont nous joignons une copie à l'Annexe 2 pour votre référence.

D'autres responsables que vous voudrez bien inclure dans votre délégation sont:

- Les responsables impliqués dans les procédures d'entretien et d'exploitation de vols et de navigation des aéronefs du RVSM.
- Les responsables impliqués dans la saisie et le traitement de données relatives au suivi du RVSM mensuellement transmises à l'ARMA.
- Les responsables chargés de la sécurité dont les tâches comprennent la gestion de l'espace aérien, la gestion du trafic aérien, le traitement des rapports liés aux dangers de sécurité et les enquêtes sur les risques.
- Tout autre responsable qui pourrait à votre opinion tirer profit du séminaire et en appliquer les richesses dans le cadre de leur travail.
- Les chefs de services aériens/ contrôle du trafic aérien
- Il ne faudrait pas exclure, mais plutôt encourager à participer, pendant la réunion, aux travaux des points à l'ordre du jour correspondant à leur domaine d'expertise: les représentants de l'équipage aérien et le personnel des organisations assurant le maintien des équipements aériens (il s'agit des chefs pilotes, directeurs de flotte, chef ingénieurs, etc.).

Permettez-moi de saisir cette opportunité pour vous rappeler que, conformément à la politique actuelle de l'OACI sur la réduction des coûts, la documentation imprimée sera réduite au minimum pendant le séminaire, en faveur à l'utilisation de projecteurs multimédias et des copies électroniques des documents. La documentation en papier ne sera fournie que dans des cas exceptionnels.

A la lumière de ce qui précède, votre Administration/Organisation est vivement encouragée à s'assurer que les participants aient du matériel électronique nécessaire pour pouvoir participer activement au Séminaire. Les participants sont donc encouragés à apporter au séminaire un équipement approprié tel que les ordinateurs portables, les CD-R Standard 700 MB, et les clés USB (amovibles).

Je vous prie, si possible, de confirmer la participation de votre administration au RISS, de préférence **le 17 mars 2010 au plus tard**, en envoyant votre réponse à l'adresse email suivante : ([icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)) prière d'envoyer aussi une copie à ([seboeso.machobane@icao.unon.org](mailto:seboeso.machobane@icao.unon.org)) ou par Fax au numéro +254 20 762 1092, tout en indiquant le(s) nom(s) et les qualités de vos participants.

Je vous prie d'accepter, Monsieur/Madame, l'assurance de ma haute considération.



Geoffrey P. Moshabesha  
Directeur Régional

**Annexes:**     **Annexe 1 – Extrait des discussions connexes.**  
                  **Annexe 2 – SL ES AN 4/24 – 0313 en date du 14 juillet 2009**

**Evaluation de la sécurité et minimum de séparation verticale réduit (RVSM)**

6.13 La réunion a noté avec satisfaction que la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a eu du succès et était sécurisante dans la région AFI le 25 septembre 2008. Elle a reconnu que cette mesure permettrait de renforcer l'efficacité, réduire la charge de travail et faciliter l'amélioration des profils de vols, et qu'elle aboutirait à l'économie de carburant tout en réduisant l'émission des CO<sub>2</sub> et en facilitant l'utilisation de niveaux de vols plus efficaces et des routes plus directes.

6.14 La réunion a reconnu que ce sont les efforts fournis par les Etats et les organisations internationales (à savoir ARMA, ASECNA, IATA, IFALPA, IFATCA, ICAO), pendant plusieurs années qui ont abouti à une mise en œuvre réussie du RVSM dans la Région AFI.

6.15 En considérant les implications de la sécurité liées au RVSM et les exigences requises pour assurer le maintien des niveaux de sécurité, la réunion a rappelé que suite à l'application du RVSM dans d'autres régions, des évaluations annuelles de sécurité dans d'autres régions ont montré que le risque de collision général dépassait le niveau cible de sécurité (TLS) de  $5 \times 10^{-9}$  d'accidents mortels par heure de vol d'aéronef. Toutefois la réunion a reconnu, tout comme d'autres régions de l'OACI, soutenus par les analyses de risques, que le plus haut niveau de risque de collision était essentiellement le fait des erreurs des pilotes/contrôleurs et d'autres éventualités qui se seraient produits au même degré sans tenir compte de l'application ou la non application du RVSM.

6.16 A la lumière de ce qui précède, il a été convenu que sauf pour la performance altimétrique technique, une approche différente, plus robuste et réaliste, devrait être suivie dans la région AFI en ce qui concerne le contrôle des opérations du RVSM, qui devraient s'appuyer sur les meilleures pratiques des autres régions et les principes de gestion de la sécurité.

6.17 A cet effet, la réunion a noté que la planification de la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI a été menée dans le cadre d'un plan global connu sous l'appellation « mise en œuvre préalable du cas de sécurité » (PISC) avec la participation active de l'Agence de monitoring régional (ARMA), l'appui des Services de navigation du trafic aérien (ATNS) d'Afrique du Sud, qui gèrent le PISC, maintient la base de données du RVSM et conduit également d'autres activités.

6.18 Compte tenu de ce qui précède, et considérant l'efficacité d'un plan de mise en œuvre global du RVSM tenant compte de principes de gestion de la sécurité, la réunion a convenu des recommandations suivantes :

**Recommandation 6/6 — Méthodologie de l'évaluation de la sécurité opérationnelle**

Que l'APIRG devrait adopter l'objectif de performance ATM : la méthodologie de l'évaluation de la sécurité opérationnelle telle que spécifiée dans l'**Appendice B** du rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.19 Notant les difficultés persistantes de communication dans certaines parties de la Région AFI, la réunion convenu de mettre à profit l'élan gagné par la mise en œuvre du RVSM et les travaux du Groupe de travail du RVSM et de son Equipe de gestion du projet (PTM). A cet égard, il a été rappelé que le PMT avait commencé de retracer et de promouvoir des activités de suivi sur les erreurs et les déviations portés à sa connaissance, sur une base régulière, suite à ses efforts de mise œuvre du RVSM.

6.20 La réunion a été informée que le PMT s'attelait également sur ces questions à travers des téléconférences hebdomadaires organisées par la Section ATM au siège de l'OACI à Montréal. Cet accent mis sur les carences, les erreurs et les déviations chaque semaine, a abouti à la baisse d'incidents rapportés et de problèmes de communications.

6.21 Il a été noté que le PMT était composé de représentants de plusieurs États et d'organisations internationales appuyés par le siège de l'OACI et des Bureaux régionaux ATM de Dakar et de Nairobi. D'autre part, le PMT a été heureux de compter parmi les participants aux téléconférences, des représentants de l'Angola, le prestataire ATS de la République démocratique du Congo (RDC) et la Régie Des Voies Aériennes, (RVA). La réunion a été informée qu'à l'avis du PMT, de grands pas avaient été faits dans le renforcement des opérations de sécurité, et que le PMT restait également convaincu qu'un suivi consistant permettrait de réaliser de plus grands progrès en matière de sécurité.

6.22 La réunion a été informée que le PMT expérimentait de très bons résultats pendant les conférences hebdomadaires, avec une application web de coût abordable qui permettait aux membres de visualiser les écrans les uns des autres et permettait ainsi des présentations à distance. Cette application incluait le service de voix transportées sur réseau IP (VOIP) au coût de moins de 50 dollars des E.U. par mois et acceptait une planification illimitée de réunions. Dans ce contexte, la réunion a convenu qu'il faudrait poursuivre des ouvertures de financement pour minimiser les coûts et maximiser les bénéfices et la participation.

6.23 La réunion a convenu que le PMT devrait renommer le Groupe d'Action Tactique, (TAG), avec des Termes de référence et un programme de travail. Il a été convenu que le Groupe, à travers ses téléconférences hebdomadaires, devrait tactiquement traiter toutes les carences et erreurs opérationnelles identifiées. La réunion s'est donc accordée sur les recommandations suivantes :

**Recommandation 6/7 — Etablissement d'un groupe d'action tactique (TAG)**

Stipule:

- a) La création d'un groupe d'action tactique dans la région AFI dont le programme de travail et les termes de référence sont soulignés à l'Appendice C du rapport sous le point 6 de l'ordre du jour; et
- b) Les États sont tenus de faire tout ce qui leur est possible pour aider et se conformer prioritairement aux requêtes du Groupe d'action tactique."

6.24 Pendant la période après la mise œuvre du RVSM, il avait été noté qu'il faudrait continuer de procéder à la collecte et l'analyse de données afin de maintenir les plus hauts niveaux de sécurité. Ces données devraient être fournies à l'ARMA par les exploitants, les États, ou d'autres agences régionales de contrôle et les parties prenantes. L'ARMA devrait faire rapport sur le niveau de sécurité des opérations RVSM sur une base annuelle. A cet effet, la réunion a rappelé la nécessité de fournir des informations à l'ARMA et mis l'accent sur la nécessité pour les États de respecter leurs obligations y afférents.

6.25 La réunion a été heureuse de noter que les résultats des dernières analyses effectuées par l'ARMA montraient qu'il y avait eu une baisse constante des risques de collision dans la région. La réunion a accepté que cette amélioration était le fait, tant des Plans de sécurité des RVSM au niveau national, que des conséquences et des activités de suivi menées par l'ARMA et le PMT.

6.26 La réunion a été informée que les erreurs opérationnelles aboutissant aux grandes déviations d'altitude étaient des contributrices importantes à l'affaiblissement des niveaux de sécurité. C'est ainsi que la réunion s'est accordée sur une proposition de l'ARMA d'établir un Groupe de contrôle approfondi au début de l'année 2009 pour appuyer la gestion des erreurs opérationnelles.

6.27 La réunion a été informée de la portée des activités menées par l'ARMA pour soutenir la mise en œuvre du RVSM et proposer des activités de suivi telles que:

- a) maintenir une base de données des procédures d'entretien et d'exploitation des Etats (exploitants/aéronefs);
- b) surveiller la performance du maintien de l'altitude des avions et l'éventualité de grandes déviations d'altitude tout en faisant rapport de manière appropriée;
- c) conduire des évaluations de la sécurité et faire rapport sur les résultats de manière appropriée;
- d) surveiller la conformité aux exigences d'homologation de l'Etat; et
- e) initier les mesures correctives nécessaires au cas où les exigences du RVSM ne sont pas respectés.

6.27 A la lumière de ce qui précède, la réunion a convenu que pour aider la région AFI à respecter ses engagements sur le contrôle continu et l'évaluation régulière du niveau de sécurité dans l'espace aérien RVSM, une approche structurelle devrait être mise en œuvre, par conséquent elle a convenu de la recommandation suivante:

**Recommandation 6/8 — Activités de contrôle et de suivi du minimum de séparation verticale réduit**

Les Etats de la région AFI soutiennent:

- a) La soumission à long terme des avions RVSM d'exploitation entretenus de l'Etat à l'Agence de monitoring régionale de la région AFI (ARMA);
- b) Fourniture d'un appui à long terme au programme AFI de contrôle de l'altitude;
- c) Procéder à la collecte à long terme des informations liées à l'évaluation de la sécurité;
- d) La disponibilité du personnel pour tenir le rôle de Gestionnaires du programme national;
- e) L'établissement du Groupe ARMA chargé de contrôle en 2009; et
- f) Des mesures permettant de réduire un grand nombre d'incidents horizontaux dans la région AFI.

6.29 La réunion a noté que comme requis par la politique AFI du RVSM en matière de sécurité, un Cas de sécurité post opérationnel (POSC) serait mis au point afin de s'assurer que tous les aspects du PISC seraient respectés et que le RVSM satisferait les attentes.

---

### **Mise en œuvre de la navigation basée sur la performance (PBN)**

6.30 La réunion a rappelé que l'APIRG, à sa seizième réunion tenue à Rubavu, Rwanda du 19 au 23 Novembre 2007, avait débattu des différentes questions liées à la mise en œuvre du PBN dans la région AFI dans le cadre d'un système ATM global basé sur la performance, en tenant en compte les avantages du PNB, les mesures récentes de l'OACI aux niveaux mondial et régional, et du compte tenu du rôle que l'APIRG, les Etats et les parties prenantes devraient jouer.

6.31 La réunion a noté que le Plan de navigation aérienne contenu dans les Initiatives de plans mondiaux (GPI), qui visaient à tirer profit des capacités accrues des aéronefs, ainsi que l'élaboration de spécifications de navigation divergentes pourraient aboutir aux impacts négatifs sur la sécurité et l'efficacité et pénaliser les Etats et l'industrie. A cet effet, la réunion a instamment invité les Etats et les exploitants des aéronefs à utiliser les spécifications de navigation spécifiées dans le Manuel de navigation basé sur la performance. (PBN, Doc 9613).

6.32 La réunion a rappelé la Résolution de l'Assemblée A36-23 qui avait été adoptée pour appuyer la mise en œuvre globalement. La résolution demandait instamment à tous les états d'appliquer les principes de routes des régions de navigation (RNAV) et la performance de navigation requise (RNP) ainsi que les approches procédurales conformément au manuel PBN.

6.33 La réunion a rappelé que comme étape précoce en ce qui concerne la mise en œuvre du PNB dans la région AFI, une paire de 10 routes RNP a été mise en œuvre en mai 2006 avec d'excellents résultats. Ces routes connues informellement sous l'appellation Tapis rouge (RC I) ont été les premières routes AFI RNAV à longue distance ancrées par points à la frontière Afrique du Sud/Botswana et la côte méditerranéenne en Algérie et en Tunisie. Une deuxième paire de routes RNAV RNP (RNAV 10) a été mise en œuvre en 2007. Ces routes servaient également les régions d'Afrique australe et européenne mais davantage sur un cours de l'est que le RC I.

6.34 La réunion a convenu que les routes RNP actuelles devraient être vues comme une étape intérimaire vers une solution beaucoup plus appropriée qui permettra d'étendre la mise en œuvre du RNP 4 en Océanie et dans les régions reculées, et celle du RNAV 5 dans des espaces aériens plus denses. Aux fins de poursuivre les efforts accomplis dans le cadre du PBN dans un futur proche, les efforts actuels concernant la mise en œuvre de routes supplémentaires RNP 10 se poursuivront vers la direction est-ouest en général.

6.35 Suite aux faits susmentionnés et afin d'appuyer une approche structurelle à la mise en œuvre PNB, la réunion a convenu, le cas échéant, des objectifs de performance de haut niveau. Sur cette base, la réunion a convenu de la recommandation suivante pour guider les travaux de l'APIRG sur le PBN:

**Recommandation 6/9 — Navigation basée sur la Performance - (PBN) Objectifs de performance**

Que l'APIRG adopte les objectifs de Performance tels que figurant dans les formulaires du cadre de performance à l'Appendice D du Rapport au point 6 de l'ordre du jour:

- a) optimisation des services du trafic aérien (ATS) structure routière en espace en-route;
- b) optimisation de la structure de route ATS dans l'espace terminal; et
- c) mise en œuvre des approches de performance (RNP) de navigation requises guidées verticalement.

Que les Etats élaborent leurs plans d'action au niveau national pour répondre aux exigences des formulaires de cadres de performance régionale, en priorité afin de respecter les objectifs de mise en œuvre établis par la Résolution de l'Assemblée A 36-23. .

**Etablissement d'un bureau de procédures de vols (FPO)**

6.36 a réunion a convenu que l'un des aspects les plus prometteurs du PNB était lié à la mise en œuvre d'un nouvel instrument des procédures de vols, qui pourrait tirer profit de bases de données concernant les aéronefs. Cependa l'assurance de qualité du processus de conception des procédures de vols devrait assumer...

-----



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Réf: ES AN 4/24 - 0313

le 14 Juillet 2009

**Sujet: Groupe d'action tactique de la Région AFI (TAG) Points de Contact (POC); Agence régionale de contrôle et de suivi AFI (ARMA) Gestionnaires des programmes nationaux (NPM)**

**Suite à donner: Vous êtes priés de répondre au plus tard le 31 Juillet 2009**

Monsieur/Madame,

J'ai l'honneur de vous rappeler les résultats de la Réunion spéciale AFI sur la navigation aérienne au niveau régional (tenue à Durban, Afrique du sud du 24 au 29 novembre 2008, particulièrement sa Recommandation 6/8, concernant respectivement l'établissement du Groupe d'action tactique (TAG), et les activités de contrôle et de suivi sur le minimum de séparation verticale réduit (RVSM). Pour votre référence, le texte des deux recommandations est présenté ci-dessous et une copie des Termes de référence (TOR) figure dans l'Annexe A de la présente lettre.

***Recommandation 6/7 – Etablissement d'un Groupe d'action tactique (TAG)***

*Stipule:*

- a) *Un groupe d'action tactique doit être créé dans la région AFI dont le programme de travail et les termes de référence sont soulignés à l'Appendice C du rapport sous le point 6 de l'ordre du jour; et*
- b) *Les Etats sont tenus de faire tout ce qui leur est possible pour aider et se conformer prioritairement aux requêtes du Groupe d'action tactique."*

***Recommandation 6/8 — Minimum de séparation verticale réduit (RVSM) activités de monitoring et de suivi***

*Stipule que les Etats de la région AFI soutiennent:*

- a) *La soumission à long terme des aéronefs RVSM d'Etat entretenus d'exploitation à l'Agence de monitoring régionale de la région AFI (ARMA);*
- b) *fournissent un appui à long terme au programme AFI de contrôle de l'altitude;*

Eastern and Southern African Office  
United Nations Office at Nairobi  
P.O. Box 46294,  
00100 Nairobi, Kenya

Tel. No: 254 (20) 7622395 (ICAORD)  
254 (20) 7622396 (ICAODEPRD)  
254 (20) 7622391 (TECH. COOP)  
254 (20) 7622399 (ADMIN)  
Fax No: 254 (20) 7621092  
E-Mail: [icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)

- c) *Procéder à la collecte à long terme des informations liées à l'évaluation de la sécurité;*
- d) *La disponibilité du personnel pour tenir le rôle de Gestionnaires du programme national;*
- e) *L'établissement du Groupe ARMA chargé de contrôle en 2009; et*
- f) *Des mesures permettant de réduire un grand nombre d'incidents horizontaux dans la région AFI.*

Concernant la Recommandation 6/7, vous êtes priés de noter que pendant sa première réunion (Dakar, Sénégal du 15 au 16 mai 2009), le TAG avait convenu que pour renforcer l'efficacité du groupe, il faudrait ajouter, à ses Membres principaux que sont le Kenya, le Nigeria, ATNS, ARMA; ASECNA, IATA, IFALPA, IFATCA et des représentants du Siège régional de l'OACI, d'autres Membres tels que les points de contact du TAG désignés par chaque Etat ou organisation concernée.

A cet effet, votre administration est priée de désigner un Point de contact TAG (POC), *inter alia*, aux fins de se charger du rapport, de la coordination et des questions de suivi émanant des fonctions du TAG.

En ce qui concerne la Recommandation 6/8, votre attention est attirée spécifiquement sur son point d), « *la disponibilité du personnel pour assumer le rôle de Gestionnaires du programme national.*» Comme vous le savez, l'ARMA exige la disponibilité en cours de Gestionnaires du plan national (NPM) pour gérer efficacement les Domaines clés de performance. D'autre part, il est obligatoire que ces Gestionnaires du plan national reçoivent au moins des autorités de leur aviation civile de tutelle le mandat d'exécuter les tâches mentionnées dans l'**Appendice B** ci-joint.

Pour votre référence, j'ai donné dans l'**Appendice C** une liste de Gestionnaires du plan national (NPM) du RVSM (ARMA) dont la plupart tenaient également lieu de Points de contact TAG (c'est-à-dire membres supplémentaires TAG), conformément aux informations qui étaient disponibles à l'OACI au 7 juillet 2007. Je vous serais reconnaissant de mettre ces informations à jour en remplissant le formulaire de nomination figurant dans les **Appendices D et E** jointes à cette lettre, d'identifier le POC du Groupe Stratégique (TAG) et les Gestionnaires de plan national (NPM) du RVSM (ARMA), avec leurs nouveaux titres, adresses, e-mails et numéros de fax, etc.

Votre administration pourrait préférer désigner un seul responsable pour jouer les deux rôles (POC du TAG et NPM du RVSM (ARMA)). Dans ce cas, vous ne devrez remplir que le Formulaire pour le NPM du RVSM (ARMA) et indiquer dans la lettre/e-mail de couverture que la même personne tiendrait les deux rôles.

Compte tenu de l'importance pour ces deux organes (TAG et ARMA) d'avancer dans leurs responsabilités, je vous serais reconnaissant de répondre à cette lettre au plus tard **le 31 juillet 2009**, en signalant les noms et coordonnées du POC et du NPM de l'ARMA. Dans ce même ordre d'idées, si aucune réponse ne nous parvenait d'ici **le 31 juillet 2009**, le NPM RVSM (ARMA) actuel sera supposé continuer à occuper ses fonctions et sera également considéré comme le Membre supplémentaire du TAG jusqu'à ce que nous recevions des informations actualisées de votre Etat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, Madame, l'assurance de ma haute considération.



Geoffrey P. Moshabesha  
Directeur Régional

## **TERMES DE REFERENCE ET PROGRAMME DE TRAVAIL DU GROUPE D'ACTION STRATEGIQUE (TAG)**

### **Termes de référence**

Procéder à l'évaluation de sécurité des exploitations en cours dans la Région AFI sur une base bi-hebdomadaire. L'évaluation comprendra tous les aspects liés à l'environnement d'exploitation dans l'espace aérien de la région AFI à/ou plus de FL290, y compris, mais sans se limiter aux erreurs de looping, aux problèmes de communication, aux questions de navigation et de contrôle et à toute autre question affectant la sécurité des exploitations. Se rencontrer deux fois par an pour coordonner les activités et planifier les objectifs futurs.

### **Programme de travail**

Niveau de sécurité des exploitations:

- a) Examiner, sur une base bi-hebdomadaire, toutes les erreurs et les rapports de déviation reçus dans la région AFI;
- b) faire des enquêtes et, le cas échéant, proposer des mesures correctives pour palier aux carences identifiées;
- c) coordonner les activités avec/et maintenir un pont de communication à deux perspectives avec l'ARMA; et
- d) fournir à APIRG un compte rendu annuel portant sur les activités du TAG.

----

## Gestionnaires nationaux des programmes (NPM) LISTE DES TACHES

1. Gérer les données de retours RVSM mensuels à l'ARMA, c'est à dire:
  - F1 – Des grandes déviations de hauteurs
  - F2 – Mouvements mensuels
  - F3 – Autres considérations opérationnelles
  - F4 – Flux de données sur le trafic des aéronefs
  
2. Aider l'ARMA à maintenir la coordination des points de contact de l'aviation civile, pour :
  - Les homologations des exploitations par l'autorité de l'aviation civile (Navigabilité et exploitation des vols)
  - Gérer les objectifs de contrôle de l'altitude
  - Notification des résultats du contrôle de l'altitude ASE
  - Mener des enquêtes sur les rapports des déviations des grandes altitudes
  - Les grandes déviations liées à l'armée de l'air
  
3. Aider l'ARMA à maintenir la coordination des points de contact des exploitants de l'espace aérien pour:
  - Programmer les vols de contrôle de l'altitude
  - Notification des résultats du contrôle des résultats de l'altitude
  
4. Gestion de la sécurité du RVSM
  - Recevoir une copie de toute réunion RVSM
  - Recevoir et distribuer tout rapport d' ARMA sur le sécurité au sein de l'Etat aux différents bénéficiaires
  - Sur la demande de l'ARMA, fournir les plans de vols requis en appui au LHD
  - Informer l'ARMA de toute anomalie actuelle ou prévue sur tout "point chaud" RVSM
  - Veiller à la mise à jour des noms et adresse de chaque NPM
  - Parcourir périodiquement la page web ARMA pour des informations pertinentes sur le RVSM
  - Etre disponible pour toute conférence téléphonique qui pourrait être signalée
  - Aider l' ARMA en ce qui concerne toutes ses demandes d'évaluation de la sécurité

-----