



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Soutien à la mise en œuvre

LE RÔLE DE LA COOPÉRATION RÉGIONALE EN AMÉRIQUE LATINE

(Note présentée par le Brésil au nom des États membres² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note cite les réalisations de l'Organisation régionale latino-américaine de supervision de la sécurité (RSOO), du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle de l'Amérique latine (connue sous le sigle espagnol SRVSOP) et du Groupe régional panaméricain de sécurité de l'aviation (RASG-PA). Les États de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) appuient la proposition du Secrétariat concernant le nouveau *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) et invitent instamment l'Assemblée à renforcer, dans la Résolution A37-8, le rôle des organisations régionales de sécurité de l'aviation, non seulement en aidant à résoudre les problèmes graves de sécurité, mais aussi en apportant des améliorations aux domaines de performance du GASP, en particulier, la normalisation et le partage des renseignements sur la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations contenues dans la présente note ;
- à amender la Résolution A37-8 afin de renforcer le rôle des organisations régionales de supervision de la sécurité et de donner ainsi aux États un moyen efficace pour normaliser davantage leurs normes et pratiques de supervision de la sécurité ;
- à consolider des projets majeurs réalisés en matière de partage des renseignements sur la sécurité en adoptant la nouvelle édition proposée du GASP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques – <i>Sécurité, protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie B, Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>

¹ Version espagnole fournie par le Brésil.

² Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle de l'Amérique latine (SRVSOP) est une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) créée en 1998 avec la signature d'un Protocole d'entente entre l'OACI et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Le SRVSOP a commencé à fonctionner en 2002, et poursuit les objectifs suivants :

- a) promouvoir l'adoption par ses membres de règlements et de procédures harmonisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI ;
- b) encourager la conclusion d'arrangements de coopération entre les États membres pour la reconnaissance mutuelle des organisations agréées de formation et de maintenance ;
- c) élaborer et dispenser des programmes de formation et des séminaires à l'intention des gestionnaires et du personnel technique des États membres ;
- d) recommander des mesures visant à aider les États membres à résoudre les problèmes identifiés par l'USOAP ;
- e) conseiller les États membres à respecter leurs obligations en matière de supervision de la sécurité ;
- f) accroître les niveaux de sécurité dans la région en utilisant les ressources disponibles.

1.2 Depuis sa création, le SRVSOP a concentré son attention sur la promotion d'un environnement permettant d'harmoniser les normes et pratiques de supervision de la sécurité de ses États membres. À cette fin, et parce que les normes de l'aviation sont constamment révisées et actualisées, un mécanisme durable d'élaboration conjointe de ces normes a été effectivement mis en place. À cette date, 31 règlements aéronautiques de l'Amérique latine (LAR) ont été rédigés ainsi que leurs manuels respectifs d'orientation à l'intention des inspecteurs de la sécurité. Ces règlements portent sur les domaines suivant : PEL, OPS, CATC, DG et AGA. Des fonds sont actuellement recherchés pour entamer des travaux dans le domaine ANS où, selon les audits USOAP de l'OACI, le niveau de non-conformité a un besoin urgent d'amélioration.

1.3 Les LAR élaborés sont ensuite harmonisés et incorporés dans les règlements nationaux des États membres du SRVSOP, créant un niveau élevé de normalisation dans la région, ce qui permet un appui mutuel pour répondre aux obligations de sécurité et de certification des différentes autorités aéronautiques de l'aviation civile.

1.4 Outre les activités d'harmonisation, le SRVSOP promeut et entreprend de nombreuses autres initiatives pour accroître le niveau de sécurité de la région Amérique latine, notamment la formation des inspecteurs gouvernementaux de l'aviation civile et l'assistance technique aux États.

1.5 Une autre activité du SRVSOP est le partage des renseignements sur la sécurité. Par exemple, le programme d'échange de données d'inspections de l'aire du trafic (IDISR) donne aux États un moyen transparent d'évaluer les constatations des inspections de sécurité effectuées par les autorités aéronautiques.

1.6 Enfin, l'une des actions les plus significatives dans la région consiste à promouvoir la certification multilatérale des organismes de maintenance agréés (AMO). Un accord est maintenant en vigueur qui permet aux AMO d'être certifiés par une équipe multinationale d'auditeurs composée d'experts détachés par des États membres.

1.7 Récemment, lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/6), la CLAC a présenté une note de travail décrivant les conclusions d'une étude sur l'impact financier du SRVSOP (ATConf/6-WP/58). Outre les avantages qualitatifs du système régional, son travail a permis aux États membres d'économiser la somme de 13 017 030 USD. Comme l'explique la note, ce montant résulte des activités suivantes du SRVSOP : formation, assistance aux États, élaboration des LAR et certification AMO.

1.8 En 2005, l'OACI a commencé la révision du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP), qui a été publié pour la première fois en 1997. L'une des conclusions du groupe ad-hoc qui a révisé le GASP a été la recommandation de créer des groupes régionaux pour promouvoir les mesures de supervision de la sécurité telles qu'énoncées dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASR). Les groupes devaient être composés des autorités de l'aviation civile, des organisations régionales multinationales et des représentants de l'industrie, et bénéficier du soutien des bureaux régionaux compétents de l'OACI afin de conjuguer les efforts pour contrôler le risque dans la région.

1.9 À partir du 2^e semestre de 2008, le bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et les Caraïbes (NACC) et le Bureau régional pour l'Amérique du Sud (SAM) ont réussi à mettre sur pied un groupe régional panaméricain de sécurité de l'aviation (RASG-PA) et la première réunion de ce groupe s'est tenue du 10 au 14 novembre 2008 à Puntarenas (Costa Rica). Au cours de cette réunion, le mandat et l'organigramme du groupe ont été approuvés et le programme de travail ainsi que le programme des réunions pour les prochaines années ont déjà été établis. Le RASG-PA est devenu le premier groupe régional du genre dans le monde.

1.10 Le comité directeur (ESC) du RASG-PA est composé de deux co-présidents, qui représentent les États, les organisations internationales et l'industrie. Les co-présidents actuels sont originaires de la Jamaïque et de l'Association de transport aérien de l'Amérique latine et des Caraïbes (ALTA). Le groupe comprend également quatre vice-présidents, actuellement originaires du Brésil, du Chili, du Costa Rica et des États-Unis représentant les États NAM/CAR et SAM, les directeurs régionaux des bureaux NACC et SAM de l'OACI (le bureau régional NACC assurant le Secrétariat), et un expert de la direction de la navigation aérienne (ANB) de l'OACI représentant le siège de l'OACI.

1.11 Les autres membres du comité directeur (ESC) du RASG-PA comprennent : Airbus, le Conseil international des aéroports (ACI), Boeing, le Système de supervision de la sécurité opérationnelle et de la sûreté de l'aviation des Caraïbes (CASSOS), la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA).

1.12 Depuis sa création, le RASG-PA a entrepris une série d'initiatives, principalement dans les domaines des sorties de pistes, de la perte de contrôle en vol, des impacts sans perte de contrôle, qui ont été identifiées comme priorités sur la base de l'analyse des données des risques d'incidents et d'accidents.

1.13 En application stricte des concepts du GASP, le RASG-PA traite de ces trois domaines de préoccupation en élaborant des Initiatives sur le renforcement de la sécurité (SEI) et des Plans détaillés de mise en œuvre (DIP) sous la direction coordonnée et volontaire du personnel désigné par les membres.

1.14 L'un des produits les plus utiles du RASG-PA est son *Rapport annuel sur la sécurité*, dont la troisième édition a été publiée en mai 2013. Ce rapport contient des renseignements et des données statistiques sur les incidents et accidents d'aviation qui se sont produits dans la région Amériq

2. ANALYSE

2.1 Les RSOO ne bénéficient pas seulement aux États en les aidant à résoudre les problèmes graves de sécurité ; elles servent également à faire baisser les coûts des procédures de supervision et de certification, à mettre en commun de plus en plus les rares ressources humaines, et à fournir une façon fiable de maintenir les normes aéronautiques continuellement à jour par rapport aux plus récents amendements des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi qu'à créer un environnement favorable pour la supervision par les exploitants aériens qui fonctionnent de plus en plus au niveau mondial. Tout amendement de la Résolution A37-8 devrait préserver le concept original d'une RSOO, et ne pas simplement la traiter comme une option offerte aux États pour résoudre de graves problèmes de sécurité.

2.2 De même, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation offrent un forum de discussion et de partage de renseignements et de données au sein de la communauté de l'aviation civile. Ils aident l'OACI et les États à mettre en œuvre le GASP et ils devraient donc être constamment renforcés dans leur rôle de supervision de la sécurité.