



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux

1.2 : Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques

**EFFICACITÉ PAR RAPPORT AUX COÛTS DU SYSTÈME RÉGIONAL DE COOPÉRATION
POUR LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (SRVSOP)**

[Note présentée par 22 États membres², membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne des renseignements quant aux résultats de l'étude sur l'efficacité par rapport aux coûts du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) d'Amérique latine, qui montrent l'incidence économique pour les États et les exploitants.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements et les évaluations présentées dans la présente note ;
- b) à appuyer les conclusions présentées au paragraphe 3 ;
- c) à adopter les recommandations du paragraphe 4.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Durant la cinquième Réunion des autorités de l'aviation civile (RAAC/5), tenue en 1996, il a été décidé d'adopter des mesures afin d'établir un organisme multinational ou régional de supervision de la sécurité en vue d'améliorer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP).

1.2 Dans ce contexte, un mémorandum d'entente est signé entre l'OACI et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), à Montréal (Canada), le 1^{er} octobre 1998. Ce mémorandum d'entente établit que la CLAC est chargée de favoriser la conclusion d'un accord entre les États d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud et des Caraïbes du continent américain aux fins de la mise en œuvre du Système et de leur participation à ce dernier.

¹ Version espagnole fournie par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

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.

1.3 Mais c'est seulement en 2002 que les activités du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) ont officiellement démarré, lorsque le nombre de dix (10) pays membres a pu être atteint. Les États membres sont présentement au nombre de 12.

1.4 La convention d'affiliation signée par les États contient deux articles qui ont été la pierre angulaire de la mise en œuvre des activités de ce projet, à savoir l'article 2 : Harmonisation des normes et procédures, en vertu duquel les États s'engagent à harmoniser leur réglementation et procédures en matière de sécurité, et l'article 3 en vertu duquel ils s'engagent à appuyer le Système avec des experts auxquels il serait fait appel.

1.5 Au cours des dix (10) dernières années, le SRVSOP a pu établir une stratégie d'harmonisation des normes et pratiques, qui se fonde sur l'élaboration du Règlement aéronautique latino-américain (LAR) et sur une série d'activités plurinationales qui ont jeté les bases pour la consolidation d'un mécanisme régional efficace de supervision de la sécurité opérationnelle.

1.6 La région affiche actuellement un haut degré d'harmonisation des normes, complété par la certification d'équipes plurinationales, accordée au début à des centres de maintenance, plus récemment à des centres de formation, et cela se poursuivra dans d'autres domaines.

1.7 La tendance dans le marché du transport aérien international vers des accords commerciaux aériens plus ouverts et avec une intervention moindre de l'autorité, a conduit à une concurrence accrue entre les compagnies aériennes, et là où les économies d'échelle sont déterminantes. Les États peuvent participer à ce processus en facilitant les accords multinationaux qui impliquent une diminution des coûts en évitant la duplication des efforts. De ce point de vue, le rôle que joue le SRVSOP est très important pour le développement sûr et efficace de l'aviation en Amérique latine.

2. ANALYSE DE L'EFFICACITÉ DU SRVSOP PAR RAPPORT AUX COÛTS

2.1 Le modèle adopté afin d'évaluer les bénéfices pour les États membres a consisté à déterminer les coûts ou les bénéfices directs des certifications, de l'assistance aux États, de la formation, de la production et la mise à jour des normes via le Système, par rapport aux coûts qui auraient été occasionnés à des valeurs différentes, c'est-à-dire aux prix du marché qui auraient été payés si le SRVSOP n'existait pas et si chaque État élaborait ses propres normes et effectuait ses propres visites de certification.

2.2 Le scénario 1 envisage une situation sans SRVSOP, où les États doivent élaborer leurs normes séparément et acheter leur matériel de cours sur le marché et le scénario 2 prévoit une situation avec SRVSOP.

2.3 La mesure des coûts et bénéfices a été réalisée en considérant quatre produits que donne au final le SRVSOP, à savoir : la formation, l'assistance aux États, la production du LAR et la certification d'organismes de maintenance agréés.

2.4 Les résultats de l'étude se sont traduits par deux types d'analyse – une analyse quantitative et une analyse qualitative.

2.5 Des résultats de l'analyse qualitative découlent les conclusions suivantes :

- a) la gestion du SRVSOP a permis de générer des produits reconnus pour leur qualité au plan de l'inspection et la transparence dans le cadre de la gestion de la sécurité,

comme le Programme d'échange de données d'inspections de sécurité de l'aire de trafic (IDISR) ;

- b) les activités de certification et supervision multinationales couvrent également la formation en cours d'emploi des inspecteurs. Pour chaque activité de certification et supervision multinationales, une équipe est constituée à partir du registre des auditeurs du LAR, puis des postes sont ouverts afin que les États envoient leurs inspecteurs prendre part au processus et acquièrent une expérience de travail ;
- c) en matière d'assistance aux États, il a été possible de dégager les capacités de la région, ce qui permet à cette dernière une meilleure intégration et de ne plus être dépendante d'auditeurs externes ;
- d) une réglementation harmonisée, avec des spécialistes formés de manière normalisée, génère des bénéfices en raison de la facilité d'accès à ces spécialistes, ce qui fait gagner beaucoup de temps, afin de disposer d'une documentation unique. Il s'ensuit un niveau plus élevé de sécurité dans les États et la région, et rend cette dernière plus concurrentielle vis-à-vis des autres régions ;
- e) ces bénéfices, qui visent clairement les exploitants, ont pour résultat une augmentation de la demande, qui résulte de la perception qu'ont du Système les utilisateurs finaux, et une augmentation de la qualité de la sécurité, qui résulte de l'harmonisation des normes ;
- f) l'analyse n'a pas quantifié la collaboration offerte par l'OACI aux fins de la gestion administrative et technique du Système régional, illustrée par le temps qu'y ont consacré respectivement le Directeur général de l'OACI (IACORD Lima) et l'Expert régional (sécurité des vols).

2.6

Des résultats de l'analyse quantitative découlent les conclusions suivantes :

- a) les coûts de réalisation des diverses activités d'élaboration des produits du SRVSOP ont été calculés séparément et dans leur ensemble, puis les coûts de réalisation de ces activités sans SRVSOP. Il est alors possible de faire apparaître un bénéfice de 13 717 030 USD – dû à l'économie des coûts rendue possible par le Système ;
- b) il faut également tenir compte du fait que les exploitants, les centres de maintenance, le personnel aéronautique et les autres utilisateurs du Système réaliseront eux aussi des économies grâce au SRVSOP. En conséquence, les bénéfices présentement quantifiés sont sous-évalués.

PRODUIT	COÛT SANS LE SRVSOP	COÛT AVEC LE SRVSOP	BÉNÉFICE
Formation	2 060 570	927 985	1 132 585
Assistance aux États	260 000	119 350	140 650
Production du LAR	15 137 333	2 236 732	11 806 406
Certification de l'organisme de maintenance agréé	881 870	244 481	637 389
TOTAL	18 339 773	3 528 548	13 717 030

Note : Montants en USD

2.7 Du point de vue des exploitants, les coûts d'obtention de la certification diminuent considérablement, parce qu'avec l'audit de l'équipe plurinationale, ils reçoivent la certification des autres États affiliés au Système. Cette réduction des coûts se retrouve également dans les heures-personne qu'ils auraient consacrées à de multiples audits pour atteindre le même objectif.

2.8 Les bénéfices qualitatifs et quantitatifs pour les États et les exploitants vont s'accroître de manière significative avec l'augmentation des produits qu'élabore le SRVSOP et les effets qu'aura une réglementation normalisée de l'échange de biens et services entre exploitants.

3. CONCLUSIONS

3.1 Depuis sa création jusqu'à l'heure actuelle, le SRVSOP a généré des économies appréciables pour les États qui le composent, ce qui s'est traduit par des bénéfices non négligeables pour les exploitants qui ne tarderont pas à en apprécier les résultats.

3.2 La formation, l'assistance aux États, les activités plurinationales, les mises en œuvre, les séminaires et autres activités n'auraient pu avoir lieu sans le Système ou alors les coûts auraient été prohibitifs pour la majorité des États.

3.3 Un bassin de professionnels de l'aéronautique de premier plan s'est constitué, avec une formation et une expérience normalisées au niveau régional, ce qui facilite la coopération entre les États de la région.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 Les recommandations suivantes sont proposées à la Conférence :

- a) L'OACI devrait continuer à promouvoir, appuyer les Groupes régionaux de sécurité et leur accorder encore plus de responsabilités, en actualisant ses directives face aux changements et besoins des États et sous-régions ;
- b) Les États devraient accroître leur participation active aux Groupes régionaux de sécurité et les institutionnaliser en un organisme plurinational régional, en établissant pour eux des objectifs et indicateurs de gestion.