



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 24 : Programme d'assistance technique**

**HARMONISATION DES RÈGLEMENTS DE L'AVIATION DE L'AMÉRIQUE LATINE (LAR)**

[Note présentée par l'Équateur et soutenue par la Bolivie, le Brésil, la Colombie, le Guatemala, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail rend compte à l'Assemblée des progrès réalisés dans l'harmonisation des règlements de l'aviation de l'Amérique latine élaborés par le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), qui constitue le mécanisme régional de supervision de la sécurité pour l'Amérique latine, ainsi que des avantages que procure aux États l'adoption et/ou l'harmonisation de ces règlements.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte de la présente note de travail ;
- b) accorder aux travaux du SRVSOP l'attention et le soutien nécessaires pour offrir aux États les moyens de se doter de règlements solides et actualisés, ce qui contribue à une gestion intégrée et directe de la sécurité à l'échelle régionale et mondiale ;
- c) approuver et promouvoir l'adoption ou l'harmonisation, ainsi que la mise en œuvre, des LAR en Amérique latine. Le tableau qui figure en appendice indique les taux d'harmonisation atteints par les États de la région.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR) sont nés de la volonté de l'OACI, du PNUD et des États participants de la région de mettre sur pied, dans le cadre du projet RLA/95/003

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par l'Équateur

consacré au « Renforcement du maintien de la navigabilité et de la sécurité des aéronefs en Amérique latine », un groupe plurinational composé d'experts desdits États ; ce groupe s'est réuni une dizaine de fois entre 1996 et 2001 afin de rédiger un ensemble de règlements pour la région.

1.2 Conscient de la nécessité de pérenniser les résultats obtenus grâce au projet RLA/95/003, à savoir l'adoption d'un mécanisme de réglementation normalisée pour la supervision de la sécurité dans la région et d'autres questions présentant un intérêt commun pour les États, le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), s'appuyant sur un nouveau projet (RLA/99/901), a estimé qu'il convenait de mettre en place une procédure qui servirait de base à la formulation des règlements aéronautiques pour l'Amérique latine – procédure connue sous le nom de « LAR 11 - Règles de rédaction, de publication et d'amendement des LAR » - et permettrait de revoir et d'adapter tous les LAR existants, conformément aux règles en vigueur.

1.3 Les LAR-11 ont été harmonisés avec la partie 11 du code des règlements fédéraux de la Federal Aviation Authority (FAA) des États-Unis d'Amérique et avec les JAR 11 des Autorités conjointes de l'aviation (JAA), aujourd'hui l'AESA, qui exercent des fonctions similaires et satisfont aux dispositions des résolutions A29-3 et A33-14 de l'OACI.

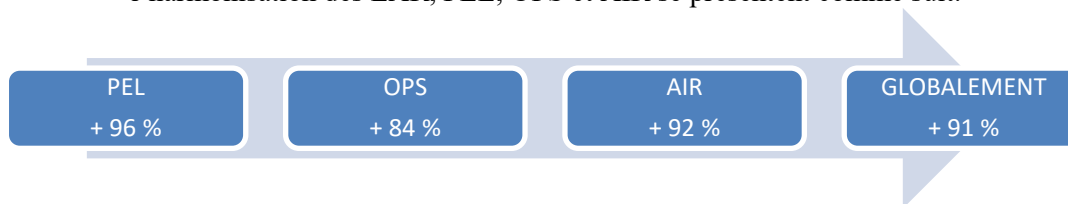
1.4 En outre, le Système régional a permis de formuler une stratégie pour l'élaboration, l'harmonisation et l'adoption des LAR, qui comporte un certain nombre de directives destinées aux États et assorties de règlements types, de façon à faciliter l'harmonisation entre les règlements des États qui ont recours au SRVSOP et les LAR.

## 2. ANALYSE

2.1 En sa qualité d'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) pour l'Amérique latine, le SRVSOP, qui compte 12 États participants, a élaboré 43 LAR relatifs à la sécurité ; ces textes actuellement en vigueur reprennent les modifications les plus récentes apportées aux annexes à la Convention relative à l'aviation civile.

2.2 Il importe en outre de noter que les travaux menés par le SRVSOP dans le domaine des LAR ne se limitent pas à définir des prescriptions réglementaires concernant les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, mais portent également sur l'établissement et la publication de procédures et listes de vérification à l'usage des inspecteurs nationaux et de circulaires d'information sur des questions pointues telles que les licences du personnel (PEL), la sécurité opérationnelle (OPS), la navigabilité (AIR) et les aérodromes et aides au sol (AGA), destinées aux acteurs du secteur aéronautique. Les États participants au SRVSOP disposent ainsi donc de tous les outils nécessaires pour mettre en place les différentes procédures de certification et de supervision des prestataires de services aériens.

Sur la base des chiffres communiqués par les États, les progrès accomplis à ce jour par le SRVSOP dans l'harmonisation des LAR, PEL, OPS et AIR se présentent comme suit.



2.3 On trouvera dans l'**appendice** à la présente note de travail des précisions sur les niveaux d'harmonisation atteints par chaque État participant au SRVSOP en ce qui concerne les PEL, OPS et AIR. Il convient ici de relever que le processus d'harmonisation des règlements des États participants avec les LAR relatifs aux ANS et AGA a été entamé.

2.4 Les progrès réalisés dans l'harmonisation des LAR ont amené le SRVSOP à proposer diverses activités en vue d'aider les États dès le début de la pandémie de COVID-19 et pendant cette crise. De plus, le SRVSOP contribue activement à la relance du secteur aéronautique en renforçant la sécurité, et ce grâce :

- a) à l'organisation de formations en ligne, dispensées par des instructeurs et experts régionaux, qui s'adressent aux inspecteurs et acteurs du secteur qui ont des besoins similaires en matière de procédures et de réglementation ;
- b) à l'assistance offerte aux inspecteurs spécialisés dans la qualification des simulateurs de vol, dès lors que les États ont adopté les LAR 60 et procédures y relatives ;
- c) à la publication et à la diffusion de guides et de circulaires d'information sur la gestion du changement, les organismes de maintenance agréés (AMO), les aérodromes et les prestataires de services de navigation aérienne ;
- d) aux conseils prodigués en vue d'améliorer la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux pour la sécurité ;
- e) à la surveillance fondée sur les risques réalisée à distance pour les AMO disposant d'une certification multinationale ;
- f) au recours à un outil normalisé permettant de mesurer l'efficacité des SMS chez les prestataires de services aéronautiques ;
- g) à la mise à la disposition des États participants d'outils de surveillance fondée sur les risques afin de leur permettre d'optimiser leurs ressources et d'établir des priorités entre les domaines ou prestataires de services présentant les risques les plus élevés.

2.5 Les États participant au SRVSOP qui ont adopté ou harmonisé les LAR ont l'avantage de pouvoir s'appuyer sur des règlements élaborés, revus et mis à jour en collaboration avec un groupe d'experts qualifiés de leurs États respectifs lors de réunions régulièrement organisées pour actualiser ces textes en fonction des dernières modifications apportées aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ils s'épargnent ainsi un double travail et optimisent leurs ressources, dans la mesure où les écarts se résorbent progressivement, ce qui permet la reconnaissance des AOC, de la certification multinationale des AMO, des CFAC ou de la validation automatique des licences.

### 3. CONCLUSION

3.1 Le SRVSOP a considérablement aidé à améliorer la supervision de la sécurité dans les États participants depuis plus de 18 ans. Il a également beaucoup contribué à l'élaboration de prescriptions harmonisées ou communes en matière d'aviation, pour le bénéfice de chacun de ces États et pour le secteur de l'aviation, ce qui a permis d'obtenir globalement de très bons indicateurs de conformité aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3.2 Ces dernières années, plusieurs États ont pu se targuer de disposer d'un excellent cadre réglementaire, respectant en tout point les normes figurant dans chacune des annexes pertinentes. De même,

ils ont pu tenir à jour leurs prescriptions, dans la mesure où celles-ci sont traitées par les différents groupes d'experts chargés de l'adoption des amendements aux annexes correspondantes.

3.3 L'évolution des LAR s'est également traduite par une forte baisse du nombre d'accidents dans la région SAM, en particulier dans le secteur du transport aérien commercial.

-----

APPENDICE

**Taux d'harmonisation des LAR signalés aux groupes d'experts par les États participant au SRVSOP**

<b>État</b>	<b>PEL Taux d'harmonisation</b>	<b>OPS Taux d'harmonisation</b>	<b>AIR Taux d'harmonisation</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Argentine</b>	<b>87 %</b>	<b>77 %</b>	<b>94 %</b>	<b>86 %</b>
<b>Bolivie</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>99 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Brésil</b>	<b>87 %</b>	<b>73 %</b>	<b>94 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Chili</b>	<b>99 %</b>	<b>98 %</b>	<b>97 %</b>	<b>98 %</b>
<b>Colombie</b>	<b>98 %</b>	<b>98 %</b>	<b>81 %</b>	<b>84 %</b>
<b>Cuba</b>	<b>100 %</b>	<b>78 %</b>	<b>88 %</b>	<b>89 %</b>
<b>Équateur</b>	<b>100 %</b>	<b>98 %</b>	<b>96 %</b>	<b>98 %</b>
<b>Panama</b>	<b>84 %</b>	<b>0 %</b>	<b>84 %</b>	<b>56 %</b>
<b>Paraguay</b>	<b>98 %</b>	<b>100 %</b>	<b>83 %</b>	<b>94 %</b>
<b>Pérou</b>	<b>99 %</b>	<b>92 %</b>	<b>96 %</b>	<b>96 %</b>
<b>Uruguay</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Venezuela</b>	<b>99 %</b>	<b>90 %</b>	<b>94 %</b>	<b>94 %</b>
<b>Total</b>	<b>96 %</b>	<b>84 %</b>	<b>92 %</b>	<b>91 %</b>

— FIN —