



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 32 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

#### LE SYSTÈME RÉGIONAL DE COOPÉRATION POUR LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (SRVSOP), UN MÉCANISME RÉGIONAL DE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE EN AMÉRIQUE LATINE

[Note présentée par la Bolivie (État plurinational de) et soutenue par Aruba (Royaume des Pays-Bas), le Belize, le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) et les bénéfices tirés de la mise en œuvre de mesures pour garantir une utilisation rationnelle des ressources disponibles.

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

- noter les principales activités du SRVSOP et leur impact sur la Région, ainsi que les possibilités de coopération régionale dans l'élaboration de nouveaux projets ;
- continuer à soutenir les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) comme le SRVSOP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Rapport final de la trente-troisième réunion du Conseil général du SRVSOP (JG/33).

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par l'État plurinational de Bolivie.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) est une RSOO qui regroupe les 12 États ci-après : Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Cuba, Équateur, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du), et un observateur provenant de l'industrie, à savoir Airbus.

1.2 Le SRVSOP a pour mission d'établir et de gérer un système régional de supervision de la sécurité dans les Amériques, en fournissant l'appui technique, logistique et administratif nécessaire, conformément aux dispositions relatives à la sécurité de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de ses Annexes, et au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

1.3 Le SRVSOP soutient ses États membres à travers l'élaboration de règlements, de cours de formation des inspecteurs de la sécurité et du personnel technique et en menant des activités de certification et de supervision avec les équipes multinationales, et en conseillant les États en matière de résolution des carences de sécurité, et permettant ainsi aux États membres de réaliser de substantielles économies. Les analyses coûts-avantages effectuées à ce jour sur les services et les produits fournis par le SRVSOP montrent suivant des estimations très prudentes que des bénéfices de l'ordre de 35 millions USD générés par la mise en œuvre de ce système régional.

## 2. PRINCIPALES ACTIVITÉS DU SRVSOP

### **Élaboration, harmonisation et/ou adoption des règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR)**

2.1 Le SRVSOP a commencé à élaborer des LAR en 2002. À ce jour, 48 règlements ont été élaborés dans les domaines des licences du personnel (PEL), de l'exploitation (OPS), de la navigabilité (AIR), des aérodromes et aides au sol (AGA) et des services de navigation aérienne (ANS). Ces règlements sont continuellement actualisés et mis gratuitement à la disposition des États membres à travers les processus d'harmonisation et/ou d'adoption, conformément aux amendements les plus récents des Annexes 1 — *Licences du personnel*, 2 — *Règles de l'air*, 3 — *Assistance météorologique à la navigation internationale*, 4 — *Cartes aéronautiques*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, 8 — *Navigabilité des aéronefs*, 10 — *Télécommunications aéronautiques*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 12 — *Recherches et sauvetage*, 14 — *Aérodromes*, 15 — *Services d'information aéronautique*, 16 — *Protection de l'environnement*, 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, et 19 — *Gestion de la sécurité*. Ce programme couvre aussi les manuels des inspecteurs et les circulaires consultatives.

2.2 Les amendements des Annexes de la Convention relative à l'aviation internationale sont examinés par les groupes d'experts du SRVSOP, garantissant ainsi leur mise en œuvre effective et la notification coordonnée d'éventuelles mises à jour nécessaires relatives à la conformité et aux changements. Une fois que les règles modifiées par les amendements des Annexes à la Convention sont examinées par les groupes d'experts du SRVSOP, elles sont intégrées en tant que normes dans les LAR pertinents. Les LAR sont harmonisés à 100 % avec les normes et pratiques recommandées (SARP), fournissant ainsi aux États membres du SRVSOP en ensemble de règlements modernes et complets qui

reflètent les progrès accomplis par les Annexes à la Convention, mais également un processus d'amélioration et d'actualisation de ce corpus de règlements.

2.3 Actuellement, les LAR et leurs documents connexes sont en train d'être alignés sur les orientations pour la modification des questions de protocole des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Grâce à cette harmonisation, les États disposeront d'un corpus de règlements conforme aux dispositions des Annexes à la Convention, aux procédures des documents OACI, aux meilleures pratiques de l'industrie et aux exigences de l'USOAP-CMA.

### **Le Programme d'échange de données d'inspections de sécurité de l'aire de trafic**

2.4 Le programme d'échange de données d'inspections de sécurité de l'aire de trafic du SRVSOP collecte les données afin de stocker, traiter et partager les renseignements relatifs à la sécurité entre les États sur les inspections annuelles de l'aire de trafic des exploitants étrangers, en vue de détecter les carences et identifier les mesures correctrices correspondantes au niveau régional.

2.5 Les États membres bénéficient de l'accès gratuit aux bases de données des inspections, et leur participation leur permet de se conformer aux normes de supervision des exploitants étrangers suivant l'Annexe 6, Première partie, et de collecter les données de sécurité qu'ils utilisent dans leurs propres programmes nationaux de sécurité (PNS).

### **Les accords multinationaux de coopération technique**

2.6 La conclusion d'accords multinationaux de coopération technique en matière de certification et de supervision des organismes de maintenance, des centres d'instruction et de formation en aéronautique, et des centres de médecine aéronautique, a permis d'améliorer considérablement l'efficacité.

2.7 Ces mécanismes éliminent les multiples certifications internationales exigées de certains fournisseurs de services, notamment les organismes de maintenance agréés (AMO), les centres de formation de l'aviation civile (CFAC), en les remplaçant par une procédure unique de certification reconnue par les autres États membres du SRVSOP. À ce jour, le SRVSOP a élaboré cinq procédures de certification internationale pour les organismes de maintenance et deux autres procédures de certification sont en cours et seront bientôt achevées.

### **Qualification et formation du personnel technique**

2.8 Le SRVSOP offre gratuitement aux États une multitude de cours techniques dans les domaines OPS, PEL, AGA, et ANS. Au cours des cinq dernières années, les cours des inspecteurs nationaux AIR, PEL, OPS, AGA, et ANS ont été dispensés au moins une fois par an.

2.9 S'agissant des activités de formation, entre 2013 et 2021, le SRVSOP a organisé plus de 30 cours dans diverses spécialités, et formé plus de 6500 inspecteurs dans 12 États et certifié plus de 36 instructeurs multinationaux.

2.10 C'est grâce au renforcement continu des compétences et des capacités dans les États eux-mêmes qu'on a accru le nombre d'inspecteurs qualifiés comme instructeurs, et répondu à la demande en matière de formation.

## **Assistance aux États**

2.11 Le SRVSOP a pour mission principale de soutenir les États membres dans la résolution des carences identifiées par les audits l'USOAP-CMA.

2.12 À cette fin, le SRVSOP fournit une assistance technique permanente aux États qui en ont besoin : de 2013 à 2022, plus de 576 missions ont été effectuées, avec au total 5 497 jours de mission dans 12 États, sans oublier l'assistance virtuelle.

## **Appui à la mise en œuvre du concept de navigation basée sur les performances (PBN)**

2.13 Le SRVSOP a joué un rôle de leadership important en soutenant la mise en œuvre du concept de PBN dans la région. À ce jour, 12 circulaires consultatives sur la PBN ont été envoyées, en plus des procédures d'approbation des inspecteurs de l'exploitation et de la navigabilité, prévenant ainsi un éventuel déficit des connaissances chez les inspecteurs de la sécurité sur l'approbation des opérations PBN qui aurait pu devenir un obstacle à la mise en œuvre.

## **Appui à la création et à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) opérationnelle par les fournisseurs de services.**

2.14 Dans le cadre de l'assistance qu'elle fournit actuellement aux États membres, le SRVSOP a mené une campagne de soutien aux fournisseurs de services dans la création et la mise en œuvre et systèmes de gestion de la sécurité (SGS) opérationnelle, en leur offrant des cours et des ateliers, et par l'envoi de circulaires consultatives dans divers domaines techniques.

2.15 Il a aussi conçu un outil d'évaluation de la conformité et des indicateurs de performance pour chaque composante, afin de vérifier la présence, l'adéquation, l'opérationnalité et l'efficacité de chaque indicateur. Dans le même ordre d'idée, il fournit des orientations sur ce qu'il faut rechercher et sur les critères d'acceptabilité pour l'affectation d'un indicateur d'efficacité à chaque indicateur de conformité et de performance.

## **Planification stratégique du SRVSOP**

2.16 À la trente-troisième réunion ordinaire du Conseil général (JG/33) tenue le 5 mars 2022 à Montevideo (Uruguay), une initiative a été proposée pour l'élaboration d'orientations stratégiques et l'amélioration de l'efficacité de la mise en œuvre des activités du SRVSOP.

2.17 Dans le but de mettre en œuvre cette initiative, la Conclusion JG33/07 propose de créer un groupe d'experts ad hoc désignés par les États et le Secrétariat pour proposer une évaluation et une planification stratégiques du Système pour servir de base formelle pour les orientations, les objectifs, les indicateurs et les buts définis par le Conseil général du SRVSOP.

2.18 Cette nouvelle vision permettra au SRVSOP de faire face aux nouveaux défis découlant de l'évolution continue du secteur de l'aviation, en le dotant d'outils et de ressources nécessaires pour la mise en œuvre de ses programmes.

### 3. ANALYSE

3.1 Le SRVSOP a démontré qu'il a fourni l'assistance à ses États membres et, conformément aux orientations définies dans le Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*, partie B — *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité*, il a conçu un système pour la gestion de la qualité et l'amélioration constante de ses principales procédures.

3.2 Le SRVSOP contribue à l'amélioration des systèmes de supervision de la sécurité des États membres depuis plus de 20 ans. Elle a apporté une importante contribution à l'élaboration des règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR) qui sont conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) des Annexes à la Convention ; aux manuels des inspecteurs de la sécurité (OPS, AIR, PEL, AGA, et ANS), ainsi qu'aux éléments indicatifs et aux différents cours des inspecteurs nationaux de la sécurité des différents États.

3.3 Les travaux du SRVSOP sont intégrés dans les résultats des audits de l'USOAP-CMA, avec un taux moyen de mise en œuvre effective (EI) par les États membres du SRVSOP, estimé à 84,98 %.

### 4. CONCLUSION

4.1 Au vu de ce qui précède, il est clair que l'utilisation commune de ressources limitées permet d'obtenir de meilleurs résultats comparativement à l'élaboration par chaque État d'initiatives unilatérales non coordonnées. L'obtention de bons résultats en matière de coopération passe par l'harmoniser des normes et la garantie de la disponibilité des fonds pour les activités.

4.2 Il est essentiel de rechercher de nouvelles stratégies pour attirer des ressources supplémentaires afin de garantir la poursuite des activités et le renforcement des projets de coopération régionale, et ainsi rendre possible l'élargissement de leur portée afin de couvrir tous les domaines dont le taux de mise en œuvre effective au niveau régional est faible.