



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

DÉFIS EN MATIÈRE DE FORMATION ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE CIVILE

(Note présentée par l'Éthiopie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un aperçu des points faibles en aéronautique civile en raison d'une formation et d'un renforcement des capacités insuffisants, principalement du fait du manque de centres de formation, d'un personnel insuffisamment formé, de ressources financières et matérielles insuffisantes. C'est pourquoi des États membres ne se sont pas conformés aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La présente note propose également des solutions possibles pour perfectionner la mise en œuvre des stratégies de formation et de renforcement des capacités, car c'est l'élément clé de l'amélioration des performances nationales de supervision de la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des informations contenues dans la présente note ;
- b) à demander à la Secrétaire générale de se mettre en rapport avec tous les États et les organisations internationales apportant des contributions volontaires et de les coordonner pour appuyer la formation et le renforcement des capacités ;
- c) à encourager le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à procéder à une évaluation des centres de formation aéronautique dans les États membres et à renforcer leurs capacités sur tous les plans ;
- d) à encourager le GAT à appuyer la mise en œuvre de l'Aviation Training and Capacity Building Road Map for States (Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États) élaborée en 2015 ;
- e) à encourager les États membres à établir et renforcer leur propre centre de formation pour satisfaire à la demande croissante de capacités de la part de l'industrie ;
- f) à encourager les États membres à allouer suffisamment de ressources à la résolution des lacunes décelées, en particulier en ce qui concerne l'élément crucial 4 (qualification et formation du personnel technique).

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.

*Incidences
financières :*

<i>Références :</i>	<i>Training and capacity building Road Map</i> (Feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités) établie par le Conseil de l'OACI (2015) <i>Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile</i> , en date du 25 mai 2016 Résolution A38-12, Appendice D. <i>Aviation training and capacity-building roadmap for States – A Practical Guide</i> (Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États — Guide pratique), 2017
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Les États membres de l'OACI sont tenus d'élaborer des plans de renforcement des capacités afin de s'assurer qu'ils ont les ressources humaines, le savoir-faire et les compétences requises pour mener à bien toutes les activités aéronautiques en conformité avec les dispositions de l'OACI, les SARP, notamment les éléments indicatifs.

1.2 La formation et le renforcement des capacités permettent aux États d'atteindre leurs objectifs nationaux et de traiter des données de sécurité identifiées durant l'audit ou via des analyses d'écart.

1.3 Afin de combler les lacunes entre les compétences existantes et les compétences requises dans les États, les étapes suivantes du processus de formation devraient être suivies :

- a) détermination des besoins de formation ;
- b) conception et planification de la formation ;
- c) mise en place de la formation ;
- d) évaluation des résultats de la formation.

1.4 La formation et le renforcement des capacités sont des moyens grâce auxquels les individus et les organisations obtiennent, améliorent et conservent les compétences et les connaissances pour atteindre efficacement leurs objectifs.

1.5 L'industrie aéronautique nécessite une formation et un renforcement des capacités continus et durables pour que les États soient en conformité avec les SARP de l'OACI. Compte tenu de ces faits, l'OACI a élaboré et adopté une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités qui serve d'éléments indicatifs aux États.

1.6 La feuille de route demande aux États de préparer des plans d'action afin de satisfaire aux besoins en matière de capacités au niveau des emplois, en élargissant ou en conservant le nombre des employés, ainsi que sur le plan des qualifications essentielles, du recrutement, de la formation, des politiques de rétention et de la planification de la relève.

1.7 Lorsque les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) incluant l'actuelle USOAP-CMA (Méthode de surveillance continue) ont été examinés, il s'est

avéré que la mise en œuvre effective de EC-4¹ était au-dessous de la moyenne EI (mise en œuvre effective) des autres EC dans la plupart des États contractants. Cela prouve que la formation et le renforcement des capacités sont une préoccupation d'ordre mondial plutôt que le fait d'États individuels.

1.8 Cela appelle des stratégies harmonisées à l'échelle mondiale, traitant des activités aéronautiques qui sont essentielles aux plans de renforcement des capacités. À cet égard, l'Appendice D de la Résolution A38-12 de l'Assemblée de l'OACI, et la Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile, approuvée par le conseil, ont déterminé la portée des activités de l'OACI en matière de formation et d'assistance aux États membres pour acquérir et maintenir les compétences du personnel aéronautique.

2. ANALYSE

2.1 Il est prévu que les activités du transport aérien doublent au cours des 20 prochaines années avec pour conséquence directe un manque d'employés qualifiés, de superviseurs et de gestionnaires à différents postes dans l'industrie aéronautique et assumant des fonctions de réglementation. La communauté de l'aviation doit donc s'assurer que les employés qualifiés, les superviseurs et les gestionnaires des compagnies aériennes, aéroports, services de navigation aérienne et assumant des fonctions de réglementation sont en nombre suffisant pour appuyer cette croissance.

2.2 Pour que les États contractants puissent assurer la viabilité, la sécurité et la sûreté du développement de l'aviation dans le monde, il faudrait accorder l'attention qui s'impose au fait de disposer d'employés qualifiés et compétents, de superviseurs et de gestionnaires pour planifier, coordonner, administrer, exploiter, gérer et superviser toute les opérations complexes dans différents aéroports, espaces aériens, aéronefs.

2.3 Cela exige que les États élaborent une feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités, qui donne des indications sur les besoins en ressources humaines pour qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations nationales et mondiales en matière de transport aérien. Les résultats de la feuille de route devraient se centrer sur la résolution des problèmes de performance identifiés dans les rapports d'audit de l'État ou les problèmes de performance prévisibles identifiés via une analyse des écarts.

2.4 La croissance de l'industrie à un niveau critique dépend du développement effectif et durable de l'industrie de l'aviation civile au regard des organismes de formation aéronautique (ATO), des infrastructures nécessaires disponibles, de la maintenance, d'une gestion efficace du trafic aérien et de la sécurité de l'aviation.

2.5 Pour satisfaire à la demande croissante de l'industrie, il est nécessaire que les États créent des centres de formation dans le but de renforcer les capacités. Cela pourrait être accompli avec l'aide de l'OACI et de tous les organes concernés sur le plan des ressources financières, humaines et matérielles.

2.6 Points faibles dans la plupart des pays en développement :

Les résultats de l'USOAP-CMA en ce qui concerne l'EI de EC-4 confirment que les points suivants doivent être sérieusement examinés et mis en œuvre, à savoir :

¹ Qualification et formation du personnel technique.

- a) définir comme il convient les programmes de formation ;
- b) établir et mettre en œuvre des plans de formation ;
- c) dûment répertorier les formations ;
- d) disposer d'un financement suffisant ;
- e) déterminer les compétences requises pour les tâches actuelles et futures.

2.7 L'OACI a élaboré un document intitulé « Aviation Training and Capacity Building Road Map for States » (Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États), dont la mise en œuvre n'a pas été effective à la satisfaction de tous, car elle était laissée à la discrétion des États individuels, quel que soit leur statut économique. Un référent responsable ou un organe responsable de la surveillance et du compte rendu des progrès du processus de mise en œuvre devrait être clairement identifié.

2.8 Par ailleurs, renforcer les capacités des centres de formation aéronautique actuellement en fonctionnement dans les États membres aiderait à résoudre la plupart des problèmes identifiés dans les audits de l'USOAP-CMA. Néanmoins, le manque de personnel qualifié, les ressources financières et matérielles inadéquates des centres de formation sont des entraves majeures à l'essor de l'aviation civile dans les pays en développement.

2.9 De plus, les résultats d'audit de l'USOAP-CMA sont une bonne référence pour montrer la nécessité pour les États de pouvoir disposer d'un personnel technique qualifié et formé afin d'être en mesure d'assumer leurs obligations de supervision de la sécurité. Cela pourrait se concrétiser en établissant des programmes bien définis de formation et de renforcement des capacités. Pour ce faire, la contribution de l'OACI à cet égard est capitale.