

REPUBLIQUE DU BURUNDI
Ministère des Transports, Postes
et Télécommunications



REGIE DES SERVICES AERONAUTIQUES

Bujumbura, le 09/19/2008

A Monsieur le Secrétaire Général de l'OACI
à
MONTREAL

V.Réf : lettre n°AN12/44.6-07/68 du 26 octobre 2007

N.Réf : 734/DIR/137/2008

Monsieur le Secrétaire Général,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir en pièce jointe à la présente, le plan de mise en œuvre des compétences linguistiques arrêté par notre Administration en rapport avec l'application de la résolution A36-11 relative à la connaissance de la langue anglaise utilisée dans les communications radiotéléphoniques, ainsi que sur les spécifications de compétences linguistiques énoncées dans les Annexes 1, 6, 10 et 11 à la Convention de Chicago.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de notre haute considération.

**LE DIRECTEUR DE LA REGIE DES
SERVICES AERONAUTIQUES**

Joseph BANGURAMBONA



COMPETENCES LINGUISTIQUES DES EQUIPAGES, CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ET RADIOTELEPHONISTES

(Lettre aux États n° AN 12/44.6-07/68 du 26 octobre 2007)

I Généralités

- 1.1 Au Burundi, la langue utilisée dans les stations radio au sol est le français. Il y'a usage de langue anglaise pour les communications radio pour la majorité du trafic international.
- 1.2 Avant la crise politique qu'a connu le Burundi, la Régie des Services Aéronautiques faisait évaluer les contrôleurs du trafic aérien (ATCOs) en fonction à des intervalles réguliers ; les résultats servaient au gestionnaire de la RSA à mieux planifier la formation des techniciens ATCOs. Pour les équipages, cela n'était fait qu'à l'occasion des tests pour l'obtention des licences ; l'Administration gardant le rôle de contrôle effectué au moment de délivrance des licences.
- 1.3 Il n'existe pas de centre de formation agréé au Burundi.
- 1.4 A ce jour, le Burundi n'a pas encore établi la situation réelle pour les personnels concernés.

II Le plan de mise en œuvre selon le canevas en pièce jointe B à la lettre aux Etats du 26 octobre 2007.

Le plan de mise en œuvre comprend 5 parties ainsi qu'il suit :

- a) mise en place d'un cadre réglementaire pour appuyer la mise en œuvre des spécifications ;
- b) estimation du niveau national de mise en œuvre ;
- c) mise en place des programmes de formation linguistique ;
- d) mise en place d'un plan d'évaluation des compétences linguistiques aux fins de qualification et de délivrance (et prorogation) des licences ;
- e) mesures provisoires d'atténuation des risques.

Tableau 1 : Cadre réglementaire national

Le texte législatif de base existe à savoir la loi n°1/016 du 31 juillet 2001 portant code de l'aéronautique civile du Burundi. Il existe une ordonnance ministérielle (n°740/139 du 12 juillet 1978) en cours de refonte, laquelle tiendra compte de la version actuelle de l'Annexe 1 à la Convention de Chicago. L'avant projet du nouveau texte est déjà rédigé, dans le cadre de l'harmonisation des textes burundais avec ceux des pays de la Communauté Est Africaine (CEA).

Il faut donc noter que *'le cadre règlementaire est en place partiellement'* pour toutes les normes sous référence.

Renseignements sur le centralisateur

Nom	Pierre Claver NDUWIMANA
Fonction	Chef adjoint du service Transport aérien
Organisme	Régie des Services Aéronautiques
Téléphone	+25722224398
Fax	+25722223428
Courriel	

Conformité

Normes et Pratiques recommandées (SARP)	Oui, le cadre réglementaire est en place	Le cadre réglementaire est partiellement en place	Non, le cadre réglementaire n'a pas encore été mis en place
		<i>La loi n° 1/016 du 31 juillet 2001 portant code de l'aéronautique civile du Burundi est la loi de base. Il reste à arrêter un règlement d'application par ordonnance</i>	

Annexe 1	1.2.9.1		Année 2009	
	1.2.9.2			
	1.2.9.4, Appendice 1, Supplément A			
	1.2.9.6			
	1.2.9.7 (pratique recommandée)			
	5.12.1.2, XIII)			
Annexe 6	1 ^{ère} Partie -3.1.6			
	3 ^è Partie -1.1.3			
Annexe 10, Volume II	5.1.1.1			
	5.2.1.2.1			
	5.2.1.2.2			
	5.2.1.2.3			
Annexe 11	2.29.1			
	2.29.2			

Tableau 2 : Estimation du niveau national de mise en œuvre

Le Burundi n'a pas encore fait évaluer les ATCOs, les équipages professionnels et privés et les radiotéléphonistes que ce soit pour le français et l'anglais. Reconnaissant qu'il est donc impossible d'attribuer la qualification aux personnels (PEL) titulaires des licences civiles en fonction sans passer par une évaluation, nous envisageons de les faire évaluer et les qualifier en français et en anglais et ainsi annoter leurs licences par les mentions « niveau 4, niveau 5 ou niveau 6 » pour le français d'une part, « level 4, level 5 ou level 6 » pour ceux qui se seront qualifiés dans la langue anglaise, d'autre part.

Ceux qui obtiendront le niveau inférieur au niveau fonctionnel (niveau 4) seront disqualifiés d'office.

a) pour la langue anglaise, le Burundi sollicitera une aide de la part des pays de la CEA (qui sont assez avancés en anglais et ayant comme langue officielle l'anglais), pour évaluer les PEL ;

b) en conclusion pour ce tableau 2 et en attendant les tests de qualification, *il y'a lieu d'adopter aujourd'hui que les PEL déjà titulaires de licence de pilote professionnel (CPL), de pilote en équipage multiple (MPL), de pilote de ligne (ATPL) et contrôleur d'aérodrome (qualification approche et aérodrome) ont un niveau provisoire 4 de l'échelle de l'OACI, ceci pour les deux langues;*

Nota Benne : Le niveau définitif de chaque navigant professionnel ne sera déterminé que par un test ad hoc selon les règles convenues au sein de la CEA, pour l'anglais, ce qui permettra à l'Administration burundaise d'annoter les licences conformément au résultat du test.

Pour les autres licences, l'environnement dans lequel ces personnels exercent ne peut pas permettre de les classer, même provisoirement, au delà du niveau 3 pour ce qui est de la langue anglaise. {Notons qu'il n'y a pas de licence d'élève (SPL) et de pilote privé (PPL) en cours de validité au Burundi actuellement}.

Date : juillet 2008				
Pilotes effectuant des vols internationaux	ATPL	CPL	MPL	Méthode d'évaluation du niveau de compétence
Niveau 3 et au dessous				<i>Test de classification ALP1. Formation obligatoire avant de repasser le test de classification ou de qualification ALP1 ou ALP2 selon le cas</i>
Niveau 4				<i>Provisoire pour tout pilote ayant une licence en cours de validité; test ALP pour qualification et annotation de la licence. Dans l'avenir, test obligatoire tous les 3 ans</i>
Niveau 5				<i>Test tous les 6 ans</i>
Niveau 6				<i>Niveau expert</i>

PPL

Date : juillet 2008

Nombre de titulaires de PPL effectuant des vols internationaux	0	<i>Tout navigant sera testé selon la méthode fixée par les Etats de la CEA qui est basée sur le système des EU d'Amérique (ALP1 & ALP2)</i>	
--	---	---	--

Date : juillet 2008

Contrôleurs s'occupant des vols internationaux	Aérodrome	Approche	Stagiaire	Méthode d'évaluation du niveau de compétence
Niveau 3 et au dessous				
Niveau 4				Provisoire : niveau 4
Niveau 5				Test ALP selon méthode fixée par la CEA pour fixer le niveau.
Niveau 6				Expert

Tableau 3 : Programmes de formation linguistique

Pour le moment, il n'y a pas d'organisme agréé de formation (ATO) en aéronautique civile au Burundi.

Il faut noter que la supervision de la formation linguistique n'est pas en vigueur du fait qu'il n'y a pas d'ATO agréé.

Néanmoins, toute formation aéronautique en français sera assurée sous la supervision de l'Etat.

A ce sujet, notre Administration fera former les ATCO dans des centres de formation agréés et ayant un programme de formation qui respecte les normes de l'OACI.

Une supervision officielle de la formation linguistique en aviation a été établie Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Dans la négative, date d'établissement prévue :
La formation linguistique sera dispensée par : (cocher tous les éléments applicables)	
le fournisseur de services de navigation aérienne	2009
l'exploitant aérien/la compagnie aérienne	
des établissements d'enseignement	2009
des organismes privés	

Tableau 4 : Evaluations (ou épreuves) linguistiques aux fins de délivrance des licences

Comme indiqué au point précédent, il n'y a pas encore d'organisme agréé de formation en aviation civile.

Il faut noter que la supervision n'est pas opportune du fait de l'absence d'Organisme de Formation Agréé. Notre Administration devra recourir à une assistance extérieure comme indiqué ci-dessus pour évaluer et qualifier tous les PEL concernés.

Une supervision officielle de la formation linguistique en aviation a été établie OUI <input type="checkbox"/> NON <input checked="" type="checkbox"/>	Dans la négative, date d'établissement prévue :
Pilotes	
L'évaluation des compétences linguistiques a été /est/sera élaborée par :	
l'administration de l'aviation civile	Oui
un exploitant aérien	non
un établissement d'enseignement	Oui
un organisme privé	non
L'évaluation des compétences linguistiques a été/est/sera assurée par :	
l'administration de l'aviation civile	Oui
un exploitant aérien	Non
un établissement d'enseignement	Oui
un organisme privé	Non
Contrôleurs	
L'évaluation des compétences linguistiques a été/est/sera élaborée par :	
l'administration de l'aviation civile	Oui
un fournisseur de services de la navigation aérienne	non
un établissement d'enseignement	Oui
un organisme privé	Non
L'évaluation des compétences linguistiques a été/est/sera assurée par :	
l'administration de l'aviation civile	Oui
un fournisseur de services de navigation aérienne	Non
un établissement d'enseignement	Oui
un organisme privé	Non

Tableau 5 : Mesures provisoires en vue d'atténuer les risques

Pour ce tableau, il faut noter ce qui suit :

- a) exploitation des aéronefs à équipage multiple (aviation commerciale et aviation générale) : un des pilotes doit être qualifié ;
- b) exploitation des aéronefs mono pilote (aviation commerciale ou aviation générale) : les exploitants doivent utiliser un pilote comprenant et parlant la langue anglaise utilisée en aviation s'il est utilisé dans l'exploitation internationale ;
- c) ATCO (aérodrome et approche) : tous les agents doivent parler et comprendre les langues française et anglaise normalisées utilisées dans les communications radio aéronautiques.

Pilotes (vols	2008	2009	2010
---------------	------	------	------

internationaux)			
Vols commerciaux en équipage multiple	Un des pilotes doit être qualifié	Un des pilotes doit être qualifié	Tous les pilotes doivent être qualifiés
Aviation générale en équipage multiple	Idem	Un des pilotes doit être qualifié	Idem
Vols commerciaux mono pilote	Le pilote doit être qualifié	Le pilote doit être qualifié	Le pilote doit être qualifié
Vols d'aviation générale mono pilote	Idem que ci dessus	Idem	Idem
Contrôleurs (trafic international)	Tout ATCO doit comprendre la langue anglaise normalisée	Idem	Idem
Opérateurs de station aéronautique	Idem qu'ATCO	Idem	Idem

III Actions à mener :

1. Information des intervenants concernés :

Par une circulaire d'information aéronautique ad hoc, les exploitants connus en activité au Burundi ont été informés ; y compris les PEL privés titulaires de licences. Le modèle de la Circulaire d'Information Aéronautique est inspiré de celui de la CEA.

2. Une coopération avec les Etats déjà avancés dans ce dossier sera soutenue pour que les tests de qualification soient administrés le plus tôt possible, afin que nos PEL restent autorisés à prester dans le trafic impliquant l'exploitation internationale sans constituer un danger pour la sécurité de la navigation aérienne.