ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique — océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Mécanisme de formation coopératif pour l'utilisation des instructeurs nationaux dans la région BAG

(Note présentée par la BAGASOO)

RÉSUMÉ	
La présente note souligne l'importance de conclure un accord de coopération dans la région BAG afin de promouvoir l'utilisation partagée d'instructeurs nationaux qualifiés et expérimentés, issus des autorités de l'aviation civile des États BAG, afin de soutenir le mandat de la BAGASOO en ce qui concerne la formation et la qualification des inspecteurs nationaux. Elle présente les avantages associés à une telle initiative, en particulier à la lumière des contraintes auxquelles la région fait face actuellement. La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.	
Objectifs stratégiques	*Chaque vol est sûr et sécurisé*

1 INTRODUCTION

1.1 Il est largement reconnu que la formation et les qualifications des inspecteurs constituent un facteur déterminant et critique pour la mise en œuvre réussie des composantes certification et surveillance du système de supervision de la sécurité d'un État. En réalité, les États ayant un faible taux de mise en œuvre effective (EI) de l'élément crucial 4 (CE-4) ont, dans de nombreux cas, enregistré des EI proportionnellement faibles dans les domaines de la certification et de la surveillance, ce qui a ralenti les efforts en vue de la certification des infrastructures aéronautiques telles que les aérodromes. Les rapports des audits de l'OACI menés dans les États du BAG au cours des premières années de BAGASOO reflètent également cette tendance.

1.2 Soucieuse de cette tendance et de ses conséquences sur la supervision de la sécurité, BAGASOO a mis en place le Système global de formation aéronautique (CATS).

1.3 En raison de la pénurie de personnel technique, BAGASOO n'a pas été en mesure au fil des ans d'atteindre ses objectifs annuels et de formation qui consistent à dispenser la formation aux États membres dans la mesure prévue par son programme de travail annuel.

2. ANALYSE

2.1. Actuellement, BAGASOO a plusieurs cours à son actif. Elle est également en train d'élaborer d'autres formations de courte durée, qui font toutes partie des exigences à remplir par les inspecteurs dans le cadre du Système de formation des inspecteurs (ITS). Il convient de noter que les activités de son programme de travail annuel couvrent non seulement les tâches liées à la formation, mais aussi la fourniture d'assistance technique aux États, notamment l'assistance en matière de certification et de surveillance, les audits d'assurance qualité, la préparation des États aux audits de l'OACI, les programmes de collaboration régionaux/internationaux et l'élaboration de documents techniques, entre autres. À la lumière de ces obligations concurrentes et de ses effectifs internes limités, l'Organisation a souvent été contrainte de mettre en œuvre un programme de formation efficace et fonctionnel pour la région.

2.2. Il ressort des données disponibles dans la base de données régionale sur la formation qu'il existe une très forte demande globale pour la formation des inspecteurs. La pratique dominante des autorités de l'aviation civile (AAC) des États, qui consiste à dépendre excessivement de formations à l'étranger induisant des frais de scolarité, s'est avérée être à forte intensité de capital. De nombreuses AAC ont éprouvé des difficultés à mettre en œuvre leurs plans de formation annuels en raison de l'insuffisance de leur budget annuel et des contraintes découlant de l'affectation de ressources limitées à la satisfaction de demandes concurrentes. Outre les efforts et les dispositions internes des États, la BAGASOO a, au fil des ans, travaillé en collaboration et avec l'aide de partenaires de l'industrie et de donateurs pour répondre à certains de ces besoins de formation. Plus précisément, il convient de saluer la FAA/DOT, l'UE/AESA, Airbus et Boeing. Leur assistance est venue compléter nos efforts de mise en œuvre de nos programmes de formation annuels.

2.3. Certes, ces efforts sont fortement appréciés compte tenu de leurs retombées majeures en termes d'économies, mais nous devons être conscients de la vulnérabilité des États et de la région aux chocs externes découlant de changements soudains de politique des gouvernements étrangers, qui pourraient entraver ces programmes. Il est donc impératif d'élaborer une stratégie durable pour aborder la vieille question du renforcement des capacités des instructeurs, pour répondre aux besoins de formation des États membres de la BAGASOO.

2.4. Plus que jamais, il devient de plus en plus nécessaire de renforcer les capacités régionales de formation en adoptant et en mettant en œuvre des initiatives de formation qui accordent la priorité à la réduction des coûts de formation grâce à l'élargissement et au renforcement de la base de ressources de formation locales et régionales, notamment par l'augmentation du nombre d'instructeurs nationaux qualifiés, sans pour autant compromettre la qualité de la formation dispensée.

2.5. Les travaux techniques de BAGASOO comprennent l'assistance en matière de certification et de surveillance, les audits d'assurance qualité, la préparation aux audits de surveillance de l'OACI, la documentation technique et la coopération régionale, parallèlement à la formation. Le fait de s'appuyer sur le même groupe limité d'experts pour toutes ces activités restreint la prestation des cours. La mise en place d'un bassin d'instructeurs nationaux peut accroître les capacités de prestation tout en permettant aux spécialistes de BAGASOO de s'acquitter de leurs autres responsabilités.

2.6. En conséquence et afin de remédier aux lacunes liées au nombre limité d'instructeurs mis à la disposition de BAGASOO et dans la région BAG dans son ensemble pour les formations, BAGASOO a officiellement établi un **Mécanisme coopératif de formation** permettant d'utiliser des instructeurs nationaux suffisamment qualifiés et expérimentés et soutenant la formation d'autres instructeurs.

2.7. Le Mécanisme de formation coopératif (CTS) de BAGASOO prévoit l'utilisation d'instructeurs nationaux suffisamment qualifiés et expérimentés ainsi que le perfectionnement d'autres instructeurs. Il s'appuie sur l'expertise au sein des États membres pour compléter les capacités techniques de BAGASOO. La présente note propose des mesures visant à rendre cette ressource régionale disponible de manière plus cohérente et à lier la prestation des formations aux qualifications des inspecteurs ainsi qu'aux besoins nationaux en matière de surveillance.

2.8. Le Mécanisme prévoit la conclusion d'un protocole d'accord entre BAGASOO et les États membres. Ce protocole d'accord encadre la désignation, la mise à disposition du personnel, la programmation, les déplacements et les indemnités de subsistance, la répartition des coûts, la confidentialité ainsi que les procédures d'annulation. Chaque autorité participante doit désigner un point focal et déterminer la disponibilité probable des instructeurs. Le déploiement doit être convenu avec l'autorité d'origine et planifié en fonction de ses propres obligations de surveillance. L'inscription d'un instructeur au registre régional ne doit pas être considérée comme une autorisation automatique de mise à disposition.

2.9. BAGASOO doit maintenir des critères d'admissibilité propres à chaque cours, couvrant les qualifications techniques, l'expérience pertinente et les aptitudes pédagogiques. Les instructeurs sélectionnés doivent se familiariser avec le cours, être intégrés, se prêter à prestation supervisée du cours et, le cas échéant, suivre une formation en cours d'emploi avant toute affectation indépendante. Une révision périodique doit prendre en compte les performances pédagogiques, le maintien des compétences techniques et les modifications apportées au matériel de cours. Cela renforce le processus de qualification décrit dans le mécanisme initial et rend la portée de l'agrément de chaque instructeur clair pour les planificateurs de cours et les États participants.

2.10. Les États membres doivent déterminer les tâches prioritaires des inspecteurs ainsi que la formation initiale, spécialisée, périodique et en cours d'emploi requise. BAGASOO doit répertorier ces besoins dans un calendrier régional évolutif, en regroupant les exigences compatibles et en les faisant correspondre aux instructeurs disponibles. Une formule de prestation nationale, régionale ou mixte appropriée peut être choisie en fonction des objectifs d'apprentissage et des coûts. Les compétences pratiques nécessitant une observation doivent continuer à faire l'objet d'une évaluation supervisée. Le calendrier doit déterminer le financement, les responsabilités de l'hôte, les dates de mise à disposition des instructeurs et des solutions de rechange pour les cours critiques en cas d'indisponibilité d'un instructeur.

2.11. Des normes communes de formation, des matériels contrôlés et des critères d'évaluation doivent soutenir une prestation cohérente. BAGASOO doit examiner les observations des participants ainsi que les évaluations de l'apprentissage et des performances des instructeurs. Les États membres doivent enregistrer séparément la présence, la réussite au cours et la qualification ultérieure aux tâches. L'autorité de l'aviation civile responsable conserve le pouvoir de qualifier et d'autoriser un inspecteur pour une tâche de surveillance. La prestation régionale doit donc être suivie de la formation pratique nationale ou de l'évaluation nécessaire pour transformer la réussite au cours en compétence opérationnelle.

2.12. Actuellement, le registre compte au total 23 instructeurs qui ont achevé leur formation et sont qualifiés pour animer un ou plusieurs des cours suivants mis au point par BAGASOO: Résolution des carences de sécurité, Intégration, Instructeurs de formation en cours d'emploi, Surveillance des prestataires de services, Système global de formation aéronautique, Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, Techniques d'audit, Rédaction des lois et règlements.

2.13. Le CTS peut fournir une base pour partager certains cours et l'expertise des instructeurs avec les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) intéressées. BAGASOO propose d'explorer des accords de réciprocité lorsque les exigences nationales, le contenu des cours, la langue et les qualifications des instructeurs sont compatibles. La coopération doit commencer par des activités convenues et une capacité vérifiée avant d'envisager un bassin plus large. Les organisations participantes doivent définir les coûts, l'assurance qualité et les responsabilités. Une telle coopération élargit l'accès à l'expertise sans pour autant impliquer une reconnaissance automatique des agréments d'inspecteur entre les États.

3 SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre acte des informations contenues dans la présente note;

b) noter le rôle du CTS dans la levée des obstacles à l'organisation des formations et au renforcement des capacités des inspecteurs ;

c) encourager les organisations régionales de supervision de la sécurité et les États à envisager de prendre de telles initiatives compte tenu de leurs énormes avantages pour la région dans l'ensemble et de la possibilité de création d'un registre multirégional ou du partage interrégional de ressources ;

d) exhorter les États à désigner des instructeurs qualifiés, à confirmer leur disponibilité et à établir ou actualiser les dispositifs de participation ou de mise à disposition ;

e) encourager la validation d'un fichier commun d'instructeurs, la coordination d'un calendrier prioritaire d'organisation des formations et l'établissement de compte rendu sur les résultats des formations et les autres difficultés de mise en œuvre ;

f) demander au Secrétariat de faciliter l'évaluation des progrès et des besoins d'assistance au travers du Sous-groupe de gestion et de supervision de la sécurité (SMO/SG).

---FIN---