



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

STRATÉGIES DE FORMATION POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note propose un ensemble de stratégies visant à harmoniser les politiques nationales en matière de formation afin de permettre une approche efficace des normes de formation et des critères d'application unifiés dans la Région AFI : à problèmes d'exploitation similaires, solutions de formation identiques.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La formation contribue de façon significative à la sécurité et à la sûreté des opérations aériennes. La sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale dépendent principalement des aptitudes de ceux qui gèrent, utilisent et entretiennent ses systèmes. Non seulement ces professionnels doivent-ils posséder des compétences individuelles supérieures, ils doivent aussi, pour qu'un système international fonctionne en toute sécurité et efficacité, être capables de travailler ensemble au sein d'une « équipe internationale ». Pour que cet objectif soit atteint, les membres de l'équipe doivent absolument recevoir une même formation de haute qualité, où qu'ils soient dans le monde. L'OACI est déterminée à travailler de concert avec les États contractants afin d'avancer les normes de qualité mondiales en matière de formation dans le domaine de l'aviation civile.

1.2 Si la technologie permet aujourd'hui de créer un système mondial de navigation aérienne sans discontinuité, elle ne suffira pas à elle seule à le faire fonctionner de façon efficace. Une équipe internationale possédant les compétences pour exercer ses fonctions dans un tel environnement sera nécessaire.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 La normalisation des programmes de formation en aviation vise à établir un ensemble commun de procédures et de pratiques pour la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de cours qui devront, à leur tour, respecter des règles et des lignes directrices préétablies liées aux obligations des États de définir des exigences pour une formation fondée sur la compétence.

2.2 Depuis sa création en 1944, l'OACI s'intéresse de près à la formation comme moyen d'améliorer la sécurité et la sûreté des opérations aériennes. Le rôle traditionnel de l'OACI dans ce domaine a amené l'Organisation à mettre sur pied, en collaboration avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), environ 70 Centres de formation de l'aviation civile (CATC), notamment à Niamey (Niger), Mvengue (Gabon) et Nairobi (Kenya). À la fin des années 1980, l'OACI a créé le Programme TRAINAIR, tout d'abord sous forme de projet de coopération technique financé par le programme mondial du PNUD, en vue d'implanter une méthode normalisée de formation en aviation et de définir un cadre de référence pour les normes régissant la conception et l'élaboration de programmes de formation fondée sur la compétence. Au début des années 1990, le projet est devenu une partie intégrante de l'Organisation.

2.3 Les premières lignes directrices normalisées de l'OACI en matière de formation ont depuis évolué en manuels de formation spécialisée mis à la disposition de la communauté de l'aviation en vue de la conception, de l'élaboration et de la production de matériel de cours, en particulier le *Manuel de formation* (Doc 7192) et les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868).

2.4 Grâce à une méthode de conception de cours normalisée appelée ISD (conception de systèmes didactiques) ou approche systémique, les membres du Programme TRAINAIR ont produit quelque 140 mallettes pédagogiques normalisées (MPN) dans de nombreuses disciplines de l'aviation civile. Ils les partagent librement entre eux.

3. ANALYSE

3.1 Mise en œuvre de la formation dans la Région AFI : un dossier de sécurité

3.1.1 Dans la Région AFI, chaque État procède à la planification et à la mise en œuvre de la formation, et ce de façon généralement fragmentée, suivant des systèmes nationaux obsolètes et au moyen de technologies d'enseignement désuètes. Les priorités relatives à la sécurité en formation sont centrées sur le personnel de gestion du trafic aérien, de maintenance et d'exploitation.

3.1.2 Les programmes de formation pour le personnel titulaire et non titulaire d'une licence dépendent des critères individuels des Administrations de l'aviation civile (AAC). Le résultat du parcours de formation suivi par le personnel national de chaque État peut donc varier. Les différences actuelles entre les normes régissant les programmes de formation ont contribué à un morcèlement supplémentaire de la formation en petits blocs inefficaces dans les États de la Région. Les licences, titres, certificats et diplômes délivrés par un État sont par conséquent difficiles à transférer ou à faire valider dans un autre État.

3.1.3 On peut obtenir une harmonisation des résultats de la formation fondée sur la compétence par une normalisation des programmes de formation menant ou non à une licence dans les États de la Région. Ce processus unifié devrait utiliser des critères communs pour que les AAC acceptent la formation suivie dans un autre État par les membres de leur personnel respectif.

3.2 Efficacité d'une formation unifiée dans la Région

3.2.1 L'élaboration appropriée de cours repose en grande partie sur la disponibilité de spécialistes (SME) des diverses matières et d'instructeurs certifiés. À l'heure actuelle, la plupart des organismes de formation des AAC comptent sur leurs propres spécialistes pour la production du matériel de cours et des sous-systèmes d'évaluation dans le cadre des plans de formation existants. Une coordination et une consultation entre les SME des différents États permettraient d'assurer un soutien technique à jour et à niveau pour l'élaboration de matériel de cours.

3.2.2 L'assurance qualité des processus et des produits de formation devrait être présente à chaque étape, y compris l'élaboration des cours, leur mise en œuvre et la formation en cours d'emploi. Il faudrait établir un plan d'action de suivi et de contrôle interdisciplinaire et international pour l'ensemble du processus de formation, en vue de la réalisation d'un dispositif continu d'analyse comparative dans la Région AFI et au-delà pour obtenir une assurance qualité permanente et atteindre les objectifs de performance indiqués dans les plans de formation nationaux.

3.2.3 Les incidences financières et les différences entre les cadres juridiques des États ne permettent pas d'harmoniser complètement les règles pertinentes. Il faudrait plutôt adopter une approche plus pragmatique selon laquelle les États reconnaîtraient les systèmes de formation des autres États sur la base de normes équivalentes. Dans ce but, une étude détaillée des exigences nationales juridiques et en matière de formation faciliterait la définition d'un tronc commun de règlements pour la délivrance de licences, titres, certificats et diplômes applicables à tous les États de la région.

3.3 **Stratégies d'harmonisation pour la formation**

3.3.1 Il est par conséquent recommandé qu'un bassin commun de spécialistes des États de la Région AFI développe les règlements opérationnels existants définissant les fonctions et responsabilités du personnel de l'aviation civile des AAC, ou en facilite la détermination, en vue de les harmoniser avec les normes d'application mondiales de l'OACI. Cette approche améliorera énormément la sécurité des opérations aériennes en favorisant à la fois une formation économique du personnel dans plusieurs pays où la formation normalisée dans une discipline particulière est plus abordable et la mobilité du personnel d'exploitation entre les administrations de l'aviation civile de la région, selon les besoins, pour compenser les manques temporaires.

3.3.2 Les autorités de haut niveau chargées de la formation dans chaque État devraient se réunir régulièrement pour établir et réviser le cadre convenu d'harmonisation de la formation et établir l'ordre de priorité des mesures à prendre. Les travaux devraient comprendre une analyse du retour d'information provenant des organismes de formation et des unités opérationnelles des AAC afin de réorienter les processus de formation en fonction des besoins.

3.3.3 Compte tenu des considérations ci-dessus et en vue d'établir un processus continu d'harmonisation de la formation et de reconnaissance mutuelle par les États de la formation du personnel national dispensée dans les autres États de la région, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 5/x – Harmonisation des programmes de formation

- a) Il est recommandé que les AAC et les autres autorités chargées de la formation dans la Région AFI adoptent les mesures nécessaires pour créer un catalogue des activités de formation dans leur pays respectif, y compris les objectifs de performance à atteindre suite à la formation.
- b) Il est recommandé que les AAC créent un groupe de spécialistes chargé d'étudier l'établissement d'un cadre juridique harmonisé en vue de la reconnaissance par les États de la formation du personnel national dispensée dans les autres États.
- c) Il est recommandé que, dans le cadre du Plan de mise en œuvre AFI, l'OACI organise la première Conférence panafricaine de coordination de la formation des Centres de formation de l'aviation civile de la Région AFI, au niveau administratif le plus élevé, comme plate-forme où les spécialistes de la formation pourront établir le bassin de spécialistes et poser les fondations d'une coopération plus étroite et d'une harmonisation des exigences en matière de formation, y compris la normalisation et le contrôle de la qualité.

- d) Il est recommandé d'utiliser les services d'une équipe de spécialistes internationaux du domaine juridique et de l'enseignement pour l'établissement d'un plan directeur pour l'harmonisation de la formation dans la Région AFI.

4. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

- 4.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation figurant au § 3.3.3.

— FIN —