



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités

**REMÉDIER À LA PÉNURIE MONDIALE DE PERSONNEL DE SUPERVISION QUALIFIÉ
AU SEIN DES AUTORITÉS DE L'AVIATION CIVILE : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS
RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ DE L'AVIATION**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appelle l'attention sur l'aggravation de la pénurie mondiale de personnel qualifié dans les principaux domaines fonctionnels des autorités de l'aviation civile (AAC), notamment la supervision des aspects techniques et de la sécurité, la réglementation économique, la gestion de l'espace aérien et de l'environnement, la sûreté de l'aviation, de même que les enquêtes sur les accidents, la surveillance et l'intégration de nouvelles technologies aéronautiques et d'outils de contrôle.

Elle souligne les causes profondes de cette pénurie et propose trois mesures stratégiques, fondées sur la stratégie de l'OACI pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) et le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2023-2025.

L'Assemblée est invitée à approuver ces mesures et à soutenir leur intégration dans les programmes de mise en œuvre de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte de la pénurie mondiale de personnel de supervision des aspects techniques et des questions de sécurité et de sûreté de l'aviation au sein des AAC, et de ses conséquences ;
- b) prier instamment l'OACI et ses États membres à intégrer une planification globale des effectifs au sein des organismes de réglementation dans les programmes nationaux de sécurité et de sûreté de l'aviation ;
- c) prier instamment l'OACI et ses États membres à renforcer la collaboration régionale en matière de formation, de renforcement des capacités et de mise en commun des connaissances ;
- d) demander à l'OACI d'élargir l'accès aux technologies numériques de pointe et aux plateformes de formation fondées sur la compétence, telles que TRAINAIR PLUS ;
- e) appuyer l'incorporation de ces mesures dans les cadres existants de l'OACI, y compris la stratégie NGAP, le GASP, le GAsEP et le cadre de formation mondiale en aviation (GAT).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques et aux catalyseurs hautement prioritaires pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation.
<i>Incidences financières :</i>	Les mesures proposées devraient être mises en œuvre dans la limite des allocations budgétaires actuelles de l'OACI et complétées par des contributions volontaires et en nature des États membres et des partenaires du secteur, selon qu'il conviendra.

<i>Références :</i>	Doc 10070, <i>Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors</i> (en anglais seulement) Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> Stratégie de l'OACI pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2023-2025 Résultats des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, 2023 Enquête de l'OACI sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation, 2022-2023 Rapport sur la formation annuelle mondiale en aviation de l'OACI, 2023
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Les autorités nationales de l'aviation (NAA) assurent la supervision de la sécurité aérienne, ce qui comprend les fonctions de délivrance de licences, de certification, de surveillance et d'application des règles. Pour s'acquitter de ces responsabilités, il faut disposer d'un personnel dûment formé, qualifié et doté de moyens adéquats. Or, les États sont de plus en plus nombreux à en manquer, de sorte qu'ils sont moins à même de remplir leurs obligations en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale et des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

1.2 Dans le cadre de l'analyse effectuée par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), 42 % des États audités ont obtenu un score inférieur à 60 % en termes d'efficacité de la mise en œuvre dans les domaines critiques qui sont directement tributaires des ressources humaines, notamment la délivrance de licences au personnel (58 % de moyenne mondiale), l'organisation des activités de contrôle (55 % de moyenne mondiale) et la surveillance des opérations (62 % de moyenne mondiale). Les contraintes de personnel sont ressorties comme le facteur principal d'inefficacité dans 67 % des cas notables, tandis que des pénuries d'inspecteurs et une planification inadéquate de la relève ont été observées dans 78 % des missions de validation coordonnées (CVM) menées entre 2021 et 2023.

2. ÉNONCÉ DU PROBLÈME

2.1 La convergence de défis structurels à long terme et de pressions externes aiguës a créé une pénurie critique de personnel de supervision qualifié au sein des autorités de l'aviation civile (AAC) du monde entier. Les principaux facteurs en sont une main-d'œuvre vieillissante (avec une moyenne d'âge de 52 ans dans les pays développés), des filières de recrutement inadaptées, les difficultés rencontrées par les AAC pour attirer des candidats qualifiés, des avantages sociaux qui sont généralement inférieurs aux prestations offertes dans le secteur privé, et des perspectives de carrière limitées dans les cadres réglementaires.

2.2 La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a accéléré l'attrition en raison du gel des embauches, des retraites anticipées et de l'évolution des priorités professionnelles. Lors d'une enquête que l'OACI a menée dans 70 États en 2023, près de 50 % des répondants ont indiqué que plus d'un tiers de leur personnel technique devait prendre sa retraite ou partir au cours des 10 prochaines années, sans qu'un plan de succession formel soit en place.

2.3 La pénurie est particulièrement marquée dans des domaines spécialisés comme la navigabilité, les opérations aériennes et les services de navigation aérienne. Les activités de supervision dans les domaines émergents, notamment les systèmes d'aéronef non habité (UAS), la cybersécurité et la

réglementation de l'aviation durable, nécessitent de nouvelles compétences que nombre d'AAC ne sont actuellement pas en mesure de mobiliser.

3. INCIDENCES OPÉRATIONNELLES

3.1 La pénurie de personnel se traduit par des retards dans les activités de certification et de surveillance, une réactivité réduite aux risques de sécurité, et des contraintes pour l'adoption d'une surveillance axée sur la performance. Dans plusieurs missions de validation coordonnée (ICVM) de l'OACI conduites entre 2021 et 2023, l'absence d'inspecteurs qualifiés a directement contribué à l'inadéquation constatée sur le plan de la surveillance et du contrôle du système de gestion de la sécurité (SGS).

3.2 Le manque de personnel qualifié retarde également l'intégration de nouveaux exploitants et de nouvelles technologies dans le système de l'aviation, ce qui freine l'innovation et ralentit l'adoption de solutions aéronautiques numériques et durables. Cela se répercute sur la mise en œuvre des initiatives de l'OACI au niveau des États, notamment l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) sur le climat et l'intégration de nouveaux acteurs dans l'espace aérien contrôlé.

4. CONTEXTE STRATÉGIQUE

4.1 La stratégie de l'OACI pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) et le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2023-2025 fournissent un cadre complet pour assurer la durabilité de la main-d'œuvre. Il s'agit notamment d'orientations concernant la formation fondée sur la compétence, la sensibilisation, l'incitation à la collaboration institutionnelle et la promotion de l'inclusion. La transformation numérique y fait l'objet d'une attention particulière, l'accent étant mis sur la supervision réglementaire axée sur les données et le rôle en mutation des technologies numériques, y compris l'intelligence artificielle, dans l'amélioration de la formation, le renforcement de l'efficacité du contrôle et la facilitation de l'évaluation proactive des risques.

4.2 Malgré ces cadres, la mise en œuvre manque encore de cohérence. Un examen de la mise en œuvre de la stratégie NGAP, réalisé en 2022, a fait apparaître que seuls 27 % des États disposaient, pour le développement de la main-d'œuvre, d'une stratégie nationale officielle couvrant leurs autorités de l'aviation. L'efficacité des programmes de formation existants se trouve limitée par des ressources insuffisantes et un accès inégal, en particulier dans les pays en développement et les petits États insulaires en développement.

5. CONCLUSION

5.1 La pénurie mondiale de personnel de supervision qualifié fait peser une menace structurelle sur la sécurité, la sûreté et la résilience réglementaire, dans le secteur de l'aviation. Il est crucial d'y remédier, pour atteindre les objectifs stratégiques de l'OACI et permettre l'innovation et la croissance dans le secteur du transport aérien.

5.2 Les mesures stratégiques recommandées sont concrètes, fondées sur des données probantes et alignées sur les programmes en vigueur de l'OACI. Leur adoption et leur intégration dans la stratégie NGAP, le GASP et le GAT donneront aux États membres les outils nécessaires pour se doter, dans le domaine de la réglementation, d'une main-d'œuvre résiliente et prête pour l'avenir.