



A41-WP/644
EX/297
5/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 26 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 26 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

À sa treizième séance, le Comité exécutif a examiné le point de l'ordre du jour intitulé « Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile » et y a donné suite comme indiqué :

Formation et renforcement des capacités

26.1 La note A41-WP/29, présentée par le Conseil de l'OACI, a résumé les activités de l'OACI dans le domaine de la formation aéronautique civile depuis la 40^e session de l'Assemblée. Elle présente aussi les réalisations du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) et du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation, ainsi que d'autres priorités de formation destinées à aider les États membres durant le prochain triennat. La Section de la formation mondiale en aviation (GAT), intégrée à la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, intègre continuellement de nouveaux modules de formation selon différentes modalités de mise à disposition aux programmes de planification et de mise en œuvre du renforcement des capacités et des ressources humaines des États membres, et ouvre davantage le TPP, les partenariats et les accords de gestion de la formation à de nouveaux membres, afin de renforcer le caractère accessible et inclusif des cours de formation. Le Comité s'est dit favorable aux stratégies de commercialisation de l'OACI qui visent à élargir les synergies commerciales et à consolider la transformation numérique à l'instar du reste de l'Organisation. Le Comité a pris note des propositions visant à utiliser les documents sur l'assurance de la qualité élaborés par le Groupe de travail sur la formation du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation qui permettront de veiller à ce que la formation AVSEC et les activités de renforcement des capacités assurées par l'OACI demeurent pertinentes.

26.2 La note A41-WP/344, présentée par la Fédération de Russie, a mis l'accent sur des propositions et des recommandations visant la mise en œuvre réussie du programme de formation TRAINAIR PLUS destiné aux professionnels de l'aviation civile internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Le Comité s'est dit favorable à ce que l'OACI continue d'encourager les retours sur expérience des membres TRAINAIR PLUS également centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) pour ce qui est de déterminer les besoins en formation AVSEC. En outre, il a approuvé l'idée d'envisager de faire appel au réseau des CFSA de l'OACI pour la finalisation puis la traduction des supports de cours de formation AVSEC.

26.3 La note A41-WP/135, présentée par Singapour, avec le parrainage de l'Afrique du Sud, de l'Arabie Saoudite, des Bahamas, du Bhoutan, des États-Unis, des Fidji, du Myanmar, des Palaos, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Philippines, de Samoa, de la Thaïlande, du Timor-Leste, de la République bolivarienne du Venezuela et du Royaume-Uni, a fait état de la manière dont le programme des directeurs généraux de l'aviation civile sur la résilience de l'aviation, élaboré de concert par l'OACI et Singapour, a fourni aux directeurs généraux un cadre dans lequel ils ont pu examiner et partager des données d'expérience et conjuguer leurs efforts afin de mettre en place un système d'aviation international plus résilient et plus durable. Le Comité a appuyé la coordination entre l'OACI et la Singapore Aviation Academy (SAA) pour ce qui est de la mise au point du programme des directeurs généraux de l'aviation civile sur la résilience de l'aviation, et il a encouragé l'OACI à promouvoir et à appliquer ces principes dans le cadre d'ateliers destinés aux directeurs généraux de l'aviation civile.

26.4 La note A41-WP/375, présentée par l'Uruguay, avec le parrainage de l'Argentine, du Brésil, du Chili, de la Colombie, d'El Salvador, de l'Équateur, de l'État plurinational de Bolivie, du Guatemala, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République bolivarienne du Venezuela

et de la République dominicaine, États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a décrit les possibilités de renforcement des capacités offertes par la Commission. Le Comité a pris note de l'importance de nouer et de renforcer des partenariats pour la formation aéronautique à l'aide du partage des connaissances, et de veiller à ce que les ressources de l'OACI soient disponibles et utilisées. Il a estimé que l'Organisation favorisait l'adoption de ces pratiques optimales dans le cadre de son programme TPP par la normalisation de l'élaboration des cours et de la façon dont ils sont dispensés, ainsi que la création de listes de réserve d'instructeurs qualifiés, de concepteurs de cours, de concepteurs de systèmes pédagogiques (ISD), de validateurs ISD et d'experts en la matière, en vue d'améliorer la qualité de la formation dans les États de la CLAC et à l'échelle mondiale. Le Comité a encouragé la participation aux efforts internationaux efficaces et fondés sur les risques afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de fournir une assistance là où elle est la plus nécessaire. Il a aussi été souligné que les ressources en matière d'assistance technique disponibles dans le cadre du Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement – Sûreté (ISD-SEC), dont les bureaux régionaux de l'OACI, pouvaient contribuer à atteindre les objectifs fixés dans la note de travail.

26.5 La note A41-WP/367, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États Africains¹, a porté sur la croissance attendue du secteur de l'aviation en Afrique qui entraîne des difficultés pour répondre à la demande de capital humain dans le secteur de l'aviation dans la région. Le Comité a appuyé les efforts de l'OACI visant à aider l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) à mettre en œuvre la feuille de route des États africains concernant la formation en aéronautique, afin de repérer les capacités à renforcer et d'encourager l'autonomie grâce aux programmes de formation des formateurs. Il a exhorté l'OACI à continuer de fournir une assistance par le biais d'activités diverses figurant dans le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

26.6 La note A41-WP/376, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États Africains¹, a abordé à la fois la nécessité d'établir une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique à l'intention des États membres de la CAFAC, pour permettre à ces derniers de remplir leurs obligations nationales et mondiales en matière de transport aérien, et le rôle de la GAT dans la mise en œuvre de la résolution A40-25. Le Comité a appuyé la note.

26.7 La note A41-WP/354, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), et la note A41-WP/361, présentée par la Royal Aeronautical Society, ont rendu compte de l'incidence importante de la pandémie mondiale de COVID-19 sur la disponibilité d'effectifs compétents suffisants pour répondre aux exigences associées à la reprise de l'aviation. Le Comité a constaté l'appui sans équivoque exprimé à l'égard de la note de travail et encourage l'OACI à repérer et à relever les défis en matière de ressources

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

humaines. Il a noté qu'il était nécessaire de développer un effectif diversifié et compétent à l'appui de l'aviation du futur en attirant davantage de jeunes dans le secteur, en favorisant la diversité et en promouvant les objectifs de décarbonation. En outre, il a pris note du rôle des activités de formation de l'OACI dans le cadre de l'initiative « prochaine génération de professionnels de l'aviation » (NGAP) qui passe par l'instauration de partenariats dédiés avec des prestataires de services de formation, des organisations internationales et des établissements d'enseignement supérieur, notant aussi que les organismes de réglementation et le secteur contribuaient à relever ces défis.

26.8 La note A41-WP/577, présentée par l'Indonésie, a fait état des contributions importantes de l'Indonésie en matière de renforcement des capacités et de sa stratégie en matière de ressources humaines. Le prix Centre d'excellence de formation (TCE) Platine de l'OACI a récemment été décerné à l'Indonésie pour le dynamisme de ses activités TPP, notamment dans la catégorie du « nombre le plus élevé de stagiaires ayant suivi le programme de formation virtuelle de l'OACI offert en 2020-2021 ». Ce prix témoigne de l'engagement fort de l'Indonésie auprès de l'OACI et en tant que chef de file mondial des TCE.

Renforcement des compétences en formation

26.9 La note A41-WP/140, présentée par la République populaire de Chine, avec le parrainage du Cambodge, de la Mongolie, de la République démocratique populaire lao et de la Thaïlande, contenait des informations sur les normes et spécifications relatives aux compétences et aux qualifications du personnel de météorologie aéronautique (AMP) établies par l'Organisation météorologique mondiale (OMM), sur la mise en œuvre par l'OMM d'activités de renforcement des compétences et de qualifications et les plans qu'elle a élaborés. À cet égard, le Comité a pris note du soutien collectif de plus en plus grand apporté aux États membres et de la nécessité d'éviter le dédoublement des efforts.

26.10 La note A41-WP/385, présentée par la République dominicaine, a décrit la nécessité d'évaluer la capacité des organismes de formation aéronautique (ATO) agréés à gérer les renseignements portant sur la formation aéronautique en réponse aux changements qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 dans le secteur aéronautique. Le Comité a encouragé à continuer d'utiliser les données à l'appui de la formation et de la prise de décisions fondée sur des faits établis.

26.11 La note A41-WP/392, présentée par la République dominicaine, a soutenu que la formation pour le développement des compétences en gestion du changement est essentielle à la fois pour les fonctions exécutives et de gestion, compte tenu du nombre élevé de projets de mise en œuvre dans le secteur aéronautique, et dans un contexte environnemental difficile, attribuable à la fois à des facteurs humains et à des phénomènes naturels. Le Comité a appuyé la note de travail.

26.12 La note A41-WP/425, présentée par la République dominicaine, a recommandé une approche efficace et normalisée afin de déterminer les compétences nécessaires du personnel aéronautique. Le Comité a pris note de la demande de la République dominicaine selon laquelle l'OACI devrait adopter l'approche en question afin de déterminer les besoins en formation et de fournir la formation non seulement au personnel des autorités de l'aviation civile mais aussi au personnel des parties prenantes du secteur. Il a suggéré que l'OACI applique cette méthode de façon globale.

26.13 Les notes A41-WP/393 et WP/414, présentées par la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Panama et de la République dominicaine², résument les avantages concrets que

² États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

présentent les stratégies de réalité augmentée et de réalité virtuelle en matière d'apprentissage et de renforcement des capacités, et prie instamment les États et le secteur aéronautique d'appuyer l'OACI dans l'élaboration de normes et de pratiques recommandées relatives à l'utilisation de cette technologie. Le Comité a pris note de la recommandation.

26.14 La note A41-WP/441, présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne de l'Amérique centrale (COCESNA)³, a souligné la contribution et les efforts déployés par la COCESNA et par l'Institut de formation aéronautique spécialisée d'Amérique centrale (ICCAE) pour assurer la poursuite de la formation fondée sur les compétences en Amérique du Nord, en Amérique centrale et dans les Caraïbes, afin d'atténuer de façon proactive les risques de sécurité pouvant découler de l'interruption prolongée de la formation en présentiel, en raison de la pandémie de COVID-19, et préconise à la fois la formation en présentiel et en mode virtuel pour assurer une certaine continuité dans les formations de l'OACI. Le Comité a constaté que pour assurer cette continuité, l'Organisation avait entrepris de passer des cours en présentiel existants aux cours virtuels depuis le début de la pandémie.

26.15 La note A41-WP/62, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI), a présenté le nouveau cours de l'OACI intitulé « Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF) », et a prié instamment l'Organisation, les États membres et les organisations de promouvoir ce nouveau cours qui pourrait aider les autorités et les acteurs de l'aviation civile à comprendre et à appliquer la politique de l'OACI en matière d'assistance aux victimes. Le cours AAAVF a été élaboré sur la base d'éléments indicatifs élaborés par l'OACI en collaboration avec des experts de l'OACI, et de propositions venant de l'ACVFFI. Le Comité est convenu d'inviter l'Assemblée à modifier l'alinéa b) de la suite à donner et de « demander à l'OACI de faciliter la participation d'experts reconnus pour leur expérience touchant à la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes ».

26.16 La note d'information A41-WP/350, présentée par la République dominicaine, a proposé des recommandations visant au renforcement des compétences en matière de leadership et de gestion du personnel de supervision de la sécurité, en vue d'améliorer l'efficacité du mandat et des résultats stratégiques en matière de sécurité opérationnelle dans les domaines de service SNA/AGA.

26.17 La note d'information A41-WP/352, présentée par la République dominicaine, a rendu compte de la nécessité d'élaborer et de mettre en place des cours de formation qui permettent aux dirigeants et au personnel technique des services de navigation aérienne d'acquérir les connaissances et les aptitudes nécessaires à la gestion collaborative des courants de trafic aérien (ATFM/CDM), en vue de parvenir à un niveau acceptable de sécurité en utilisant les outils et les procédures proposés par l'OACI.

26.18 La note d'information A41-WP/478, présentée par la République populaire de Chine, a fait état de la manière dont l'aviation civile chinoise a continué de renforcer le recrutement et la formation de personnel intéressé par la recherche en matière de politique d'aviation civile, et a mis en place un modèle systématique, scientifique et durable de recrutement et de formation de personnel intéressé par la recherche et permettant la mise en application des résultats pertinents.

26.19 La note d'information A41-WP/479, présentée par la République populaire de Chine, a décrit le processus de réforme de la formation des inspecteurs de l'aviation civile mis en œuvre ces dernières années par le Gouvernement chinois, en vue de partager des expériences avec d'autres États et de

³ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

promouvoir l'acquisition de qualifications et le renforcement des capacités des inspecteurs de l'aviation civile, pour garantir la sécurité de l'exploitation de l'aviation civile dans divers États.

26.20 La note d'information A41-WP/578, présentée par la République de Corée, souligne la nécessité de coopérer dans le secteur de la formation et de soutenir l'établissement de l'école coréenne d'aviation (KAA) par la République de Corée, pour faire suite aux préoccupations suscitées par le manque de la formation du personnel technique pendant la pandémie.

26.21 Le Comité a pris connaissance des notes d'information susmentionnées.

26.22 À l'issue de l'examen des présentes notes de travail et d'information et à la lumière des délibérations, le Comité recommande ce qui suit à l'Assemblée :

- a) encourager les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de possibilités de collaboration en matière de formation dans toutes les régions ;
- b) recommander aux États membres de tirer parti du portefeuille élargi de formations de l'OACI, qui exploite les dernières technologies et applications dans divers formats d'apprentissage ;
- c) encourager le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation auprès des États membres en vue d'accroître la sensibilisation à l'échelle régionale.