

# RÉUNION DES EXPERTS DE L'AVIATION CIVILE DE LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN



ICAO



## Professionnels de l'Aviation – Étude

### 2022/2023

## Rapport du consultant

Présenté par Emmanuel AKATUE  
AVIAMS Consult, Ghana

## HISTORIQUE

- ❖ Le problème de l'insuffisance du nombre de professionnels de l'aviation se pose à l'échelle mondiale, et plus encore dans la région AFI.
- ❖ Les audits de l'OACI en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation ont mis en évidence le manque de personnel qualifié, qui est l'une des lacunes les plus courantes.
- ❖ Le renforcement des capacités des ressources humaines dans le secteur de l'aviation en Afrique reste un élément clé des résultats attendus de la région AFI.
- ❖ Le projet actuel avait pour but de fournir un appui ou une base pour la valorisation durable d'un personnel professionnel de l'aviation capable d'assumer efficacement des responsabilités en matière de réglementation et de surveillance dans chaque domaine des objectifs stratégiques de l'OACI.



## Situation des professionnels de l'aviation dans la région AFI

Selon les rapports du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et d'AFI Weeks :

- ❖ Il y a un manque de personnel technique qualifié dans la région AFI.
- ❖ Les données sur le nombre de professionnels de l'aviation disponibles dans tous les domaines sont inadéquates, voire nulles.
- ❖ Il n'y a pas d'informations sur le déficit entre le nombre de professionnels de l'aviation qui existent et le nombre requis.
- ❖ L'équilibre et la parité entre les sexes laissent à désirer dans la région AFI, où très peu de femmes sont employées dans le secteur de l'aviation.



## Aperçu

- ❖ Résultats attendus du projet
- ❖ Méthodologie
- ❖ Conclusion des travaux
- ❖ Recommandations
- ❖ Limites



## Résultats attendus du projet

1. Examen et finalisation de l'analyse et de l'évaluation actuelles, notamment les analyses SWOT et PEST des stratégies de renforcement des capacités des États de l'AFI dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne dans la région.
2. Actualisation de la base de données actuelle sur les professionnels de l'aviation dans les principaux domaines.
3. Analyse des limites professionnelles et de la demande escomptée en matière de sécurité et de navigation aérienne dans les différentes catégories professionnelles.

## Résultats attendus du projet (suite)

4. Proposer une stratégie et un plan de mise en œuvre pour pallier les insuffisances et répondre à la demande future, au moins pour les dix (10) prochaines années (2022 – 2032).
5. Analyser la capacité actuelle des centres de formation agréés dans le domaine de l'aviation pour répondre à la demande prévue en matière de renforcement des capacités.
6. Proposer des mécanismes/options pour le financement durable de la mise en œuvre proposée du plan.

## Format du rapport

Le rapport est divisé en 4 parties:

- ❖ 1. Examen et finalisation de l'analyse et de l'évaluation actuelles 2
- 2. Proposition d'une stratégie et d'un plan de mise en œuvre comprenant les ressources nécessaires pour pallier les insuffisances actuelles et répondre aux futures exigences, au moins pour les dix (10) prochaines années (2022-2032)
- ❖ 3. Examen de la capacité actuelle des centres de formation agréés dans le domaine de l'aéronautique à répondre à la demande prévue en matière de renforcement des capacités
- ❖ 4. Normes formelles des cours génériques (programmes d'études)



## Résultat 1

### 1ÈRE PARTIE DU RAPPORT

Examen et finalisation de l'analyse et de l'évaluation actuelles, notamment les analyses SWOT et PEST des stratégies de renforcement des capacités des États de l'AFI dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne dans la région.

## Méthodologie

- ❖ Analyse politique, économique, sociale et technologique (PEST)
- ❖ Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (SWOT)
- ❖ L'analyse PEST est résumée sous la rubrique « Examen et finalisation de l'analyse et de l'évaluation actuelle » sous forme **d'opportunités et de menaces**.
- ❖ Dans l'analyse SWOT **les opportunités et les menaces** sont des **facteurs étrangers** à l'entité aéronautique
- ❖ **Les facteurs engogènes** de l'entité aéronautique son résumés sous forme de **forces et faiblesses**

# Méthodologie – PEST/SWOT



## Méthodologie – PEST/SWOT

- ❖ PEST et SWOT et résumé analysés selon les régions reconnues de l'OACI :
  - ❖ WACAF – 24 États
  - ❖ ESAF – 24 États
  - ❖ AFI EUR/NAT - Algérie, Tunisie et Maroc
  - ❖ AFI MID - Égypte, Libye et Soudan
- ❖ Cette approche est jugée plus favorable car permettant aux bureaux régionaux de l'OACI d'assurer le suivi ou la mise en œuvre des stratégies proposées.



## Variables de surveillance de la sécurité

- ❖ Indice de surveillance de la sécurité (ISTARS) – Retirer de l'analyse GASP
  - ❖ L'indice de surveillance de la sécurité est le ratio de l'EI cible à l'EI réel
- ❖ Exposé sur la sécurité dans l'État (ISTARS)
  - ❖ USOAP EI, Nombre de SSC, Certification des aérodromes et % de mise en œuvre du PBN
- ❖ Formation aéronautique mondiale (base de données)
  - ❖ Nombre d'académies mondiales de formation aéronautique de l'OACI par région
- ❖ Besoins en personnel (base de données)
  - ❖ Nombre d'inspecteurs de surveillance de la sécurité dans l'État en comparaison avec d'autres États ayant un environnement opérationnel similaire



## Analyse SWOT – États WACAF

ANALYSE SWOT/PEST – WACAF		ANALYSE SWOT – WACAF	
	FACTEURS ENDOGÈNES		FACTEURS EXOGÈNES
<b>FORCES</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pas de problèmes de sécurité majeurs</li><li>2. 5 États (20,8 %) ont atteint l'objectif d'EI fixé par le GASP, soit 75%</li><li>3. 9 États (37,5 %) ont atteint la moyenne mondiale de 67,6 %</li><li>4. &gt;79% à 100% de mise en œuvre du PBN</li></ol>	<b>OPPORTUNITÉS</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Cours GSI, OPS, Air et PEL disponibles</li><li>2. Forte pénétration de la téléphonie mobile</li><li>3. Ressources minières naturelles exceptionnelles et production de cultures industrielles</li><li>4. Dividende démographique en faveur de l'Afrique à l'horizon 2035</li></ol>
<b>FAIBLESSES</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 10 États en dessous de 60% and 6 en dessous de 30%</li><li>2. Résultats insuffisants en matière d'agrément, de certification, d'autorisation et d'obligation d'approbation (CE-6) pour les OPS, ANS et PEL</li><li>3. Aucun SSP mis en œuvre jusqu'au niveau 4</li><li>4. Insuffisance de personnel pour tous les objectifs stratégiques</li><li>5. Certification d'aérodrome peu satisfaisante</li><li>6. Insuffisance de fonds et de ressources pour la plupart des CAA</li></ol>	<b>MENACES</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pas de cours GSI pour les ANS</li><li>2. Pas de cours GSI pour la surveillance et la RSC</li><li>3. Instabilité politique et incertitude dans la région</li><li>4. Taux de chômage élevé, pauvreté, faiblesse du PIB, augmentation de la dette publique et détérioration du taux de change.</li><li>5. Insuffisance, manque de fiabilité et coût inabordable de l'énergie (électricité)</li><li>6. Accès limité aux TIC, connectivité internet à large bande limitée et coûteuse</li></ol>

## Analyse SWOT – États ESAF

ANALYSE SWOT/PEST – ESAF		ANALYSE SWOT/PEST – ESAF	
	FACTEURS ENDOGÈNES		FACTEURS EXOGÈNES
<b>FORCES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pas de problème de sécurité majeur pour aucun État</li> <li>2. 6 États (25%) ont atteint l'objectif d'EI du GASP, soit 75%</li> <li>3. 7 États (29,16%) ont atteint la Moyenne Mondiale de 67,6%</li> <li>4. &gt;66,67% à 100% de mise en œuvre du PBN</li> <li>5. Mise en œuvre du SSP jusqu'au niveau 4 par 1 État</li> <li>6. RSOO solide – faciliter l'harmonisation</li> <li>7. ATO (ATNS, EASA) bien établies</li> </ol>	<b>OPPORTUNITÉS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cours GSI Air, OPS, et PEL disponibles</li> <li>2. Baisse de la menace de la pandémie de COVID-19 et ouverture des économies</li> <li>3. Forte pénétration de la téléphonie mobile</li> <li>4. Avancées significatives dans le domaine des TIC dans certains États membres</li> <li>5. TNA en cours financés par des organisations internationales</li> <li>6. Ressources naturelles et cultures industrielles</li> <li>7. Dividende démographique en faveur de l'Afrique à l'horizon 2035</li> </ol>
<b>FAIBLESSES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 12 États en dessous de 60%, 2 en dessous de 30%</li> <li>2. Résultats CE 6 insuffisants</li> <li>3. Mise en œuvre SSP niveau 4 par 1 État</li> <li>4. Insuffisance de personnel pour tous les objectifs stratégiques</li> <li>5. Certification d'aérodrome peu</li> </ol>	<b>MENACES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucun cours GSI en ANS</li> <li>2. Aucun cours GSI en Surveillance &amp; Obligations RSC</li> <li>3. Instabilité politique et incertitudes</li> <li>4. Chômage, pauvreté, faiblesse de la dépense et du PIB, problèmes de change</li> <li>5. Sécheresse, invasion acridienne, inondations, problèmes naturels</li> </ol>

# Analyse SWOT – États AFI EUR

ANALYSE SWOT/PEST – AFI-EUR	
	FACTEURS ENDOGÈNES
<b>FORCES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucun problème de sécurité majeur</li> <li>2. 2 sur 3 (66,67%) ont dépassé l'objectif de 60%</li> </ol>
<b>FAIBLESSES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucun État n'a atteint l'objectif d'EI de 75%</li> <li>2. 1 sur 3 (33,33%) en deçà de l'objectif de 60%</li> <li>3. Aucun n'a mis en œuvre le PBN à 100%</li> <li>4. Résultats insuffisants pour le CE-6 : AGA, OPS e PEL</li> <li>5. Aucun État n'a atteint le niveau 4 du SSP</li> <li>6. Aucune donnée sur l'insuffisance de personnel pour les objectifs stratégiques</li> </ol>

ANALYSE SWOT – AFI-EUR	
	FACTEURS EXOGÈNES
<b>OPPORTUNITÉS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disponibilité des cours GSI OPS, Air &amp; PEL</li> <li>2. Baisse de la pandémie de COVID-19</li> <li>3. Forte pénétration de la téléphonie mobile</li> <li>4. 2 sur 3 États sont producteurs de pétrole</li> <li>5. Tous les 3 sont des destinations</li> <li>6. Ressources minières naturelles exceptionnelles</li> <li>7. Stabilité politique relative</li> <li>8. PIB modeste</li> <li>9. Énergie de bonne qualité, sûre et abordable</li> <li>10. TIC bien développée</li> <li>11. Production de cultures industrielles &amp; produits alimentaires</li> <li>12. Dividende démographique prévu à l'horizon 2035</li> </ol>
<b>MENACES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pas de GSI en ANS</li> <li>2. Pas de GSI Surveillance &amp; RSC</li> <li>3. Connectivité à la bande large internet</li> </ol>

## Analyse SWOT – États AFI MID

ANALYSE SWOT/PEST – AFI-MID		ANALYSE SWOT/PEST – AFI-MID	
	FACTEURS ENDOGÈNES		FACTEURS EXOGÈNES
<b>FORCES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucun problème de sécurité majeur</li> <li>2. 1 État a dépassé l'objectif de 75% du GASP .</li> <li>3. 66,67% (2 sur 3) ont réalisé l'objectif de 60%</li> <li>4. 66,67% (2 sur 3) à 100% de la mise en œuvre du PBN</li> </ol>	<b>OPPORTUNITÉS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disponibilité des cours GSI Air, OPS,&amp; PEL</li> <li>2. Baisse de la menace de la pandémie de COVID-19</li> <li>3. Forte pénétration de la téléphonie mobile</li> <li>4. Ressources minières naturelles exceptionnelles</li> <li>5. Bonne production de cultures industrielles et de produits alimentaires</li> <li>6. Dividende démographique prévu à l'horizon 2035</li> </ol>
<b>FAIBLESSES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1 sur 3 (33,33%) en deçà de l'objectif de 60%</li> <li>2. Résultats insuffisants pour le CE-6 : OPS, AGA, et ANS</li> <li>3. Aucun État n'a atteint le niveau 4 dans la mise en œuvre du SSP</li> <li>4. Aucune donnée sur l'insuffisance de personnel pour les objectifs stratégiques</li> <li>5. Difficultés prévues pour le Soudan et la Libye</li> </ol>	<b>MENACES</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aucun cours GSI en ANS</li> <li>2. Aucun GSI pour Surveillance &amp; RSC</li> <li>3. Pour certains États: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instabilité politique et incertitudes</li> <li>• Chômage, pauvreté &amp; faiblesse de la dépense</li> <li>• Faiblesse du PIB, énergie peu fiable et inabordable</li> <li>• Accès limité aux TIC au Soudan et en Libye</li> </ul> </li> </ol>



## Résultats 2 & 3 du projet

- ❖ **Résultat 2** – Actualisation de la base de données sur les professionnels de l'aviation dans les principaux domaines
- ❖ **Résultat 3** - Analyse des limites professionnelles et de la demande prévue pour la capacité en matière de sécurité et de navigation aérienne dans les différentes catégories professionnelles.



## Résultat 4 du projet

### 2e PARTIE DU RAPPORT

**Proposition d'une stratégie et d'un plan de mise en œuvre comprenant les ressources nécessaires pour pallier les insuffisances actuelles et répondre aux futures exigences, au moins pour les dix (10) prochaines années (2022-2032)**



## Politique de formation commune de l'AFI

La recommandation logique de l'OACI concernant le processus de formation, de l'embauche au départ de l'entreprise, comprend :

- a. La formation initiale
- b. La formation continue ou périodique
- c. La formation en cours d'emploi
- d. La formation spécialisée
- e. La formation à la tenue des dossiers



## Domaines de formation de l'AFI

La première stratégie consiste à faire en sorte que les États de l'AFI adoptent une politique commune de formation formelle axée sur :

- a. Les fonctions administratives/techniques générales (CE1 à CE5)
- b. Les fonctions de certification, d'autorisation et d'approbation (CE6)
- c. L'agrément du personnel ou l'évaluation des compétences (CE6)
- d. Les fonctions de surveillance et de contrôle de qualité AVSEC (CE7)
- e. Les fonctions de résolution des questions de sécurité (CE8)



## Cours de base minimaux

Cours de base minimaux recommandés pour la formation initiale:

- a. Familiarisation pour les nouveaux employés
- b. Agrément, autorisation et approbation des prestataires de service
- c. Procédures d'agrément du personnel ou d'évaluation des compétences
- d. Surveillance (des opérateurs ou prestataires de service)
- e. Résolution des questions de sécurité, notamment la conformité et l'application

## Fonctions administratives/techniques générales (CE1 à CE5)

### Formation administrative (Fam.)

- Aperçu de l'OACI, du CC, SARPS etc
- Aperçu de la CAA et de ses départements de contrôle de la sécurité
- Avantages sociaux, temps et présence
- Formation et perfectionnement du personnel
- Gestion des ressources
- Déontologie, syndicalisme
- Conduite, discipline, missions, sécurité de la CAA

### Formation technique générale

- Techniques d'audit et procédures de vérification de la CAA
- Systèmes de gestion de la sécurité et systèmes de qualité
- Règlementation nationale
- Principes des facteurs humains
- Formation aux rôles et tâches propres de l'inspecteur



## Fonctions d'agrément, d'autorisation d'approbation (CE6)

- ❖ Opérations GSI
- ❖ Navigabilité GSI et certification AMO
- ❖ Frêt aérien GSI
- ❖ Approbation de l'organisation de formation
- ❖ Cours inspecteurs ANS (AIS, ATS, MET etc.)
- ❖ Certification d'aérodrome



## Évaluation des compétences (CE6)

- ❖ Normes de vol (PEL, Air, Ops)
- ❖ Cours inspecteurs ANS (AIS, ATS, MET etc.)
- ❖ Évaluation des compétences des personnels des aérodromes
- ❖ Cours de contrôle de qualité AVSEC



## Fonctions de surveillance et de contrôle de qualité AVSEC (CE7)

- ❖ Programme national de surveillance
- ❖ Surveillance des prestataires de service
- ❖ Cours inspecteur ANS (AIS, ATS, MET etc.)
- ❖ Cours opérations, navigabilité, inspecteur aérodrome
- ❖ Cours de contrôle de qualité AVSEC



## Fonctions de résolution des questions de sécurité (CE8)

- ❖ Résolution des questions/préoccupations relatives à la sécurité
- ❖ Enquête sur les accidents et incidents
- ❖ Facteurs humains
- ❖ Conformité et application

*Note: Liste complète des cours en annexe au rapport*



## Formation en cours d'emploi

- ❖ Chaque formation formelle dans les différents secteurs s'accompagne d'une liste de tâches pour lesquelles l'inspecteur peut suivre une formation en cours d'emploi.
- ❖ L'idéal serait que la formation en cours d'emploi ait lieu après le cours formel. Toutefois, les circonstances peuvent permettre qu'elle démarre avant, mais ne puisse être achevée qu'après ce cours.

*Note: Liste des tâches en annexe au rapport*

## Formation spécialisée et périodique

- ❖ En règle générale, les inspecteurs doivent suivre deux cours de formation spécialisée ou approfondie **tous les trois ans, et des cours de formation périodique dans les trois à cinq ans** suivant l'achèvement d'un cours nécessitant une formation périodique.
- ❖ Les cours de formation spécialisée ou approfondie figurent dans les annexes au rapport dans les domaines suivants : avionique, répartiteur d'aéronefs, services d'urgence, sécurité des cabines, ingénierie des aéroports, radionavigation et surveillance, publications, cartographie, observation et prévision des aéroports, conception des procédures de vol, etc.

## Cours recommandés sur la base du SWOT – Court/moyen terme

- Familiarisation pour les nouveaux employés
- Introduction aux documents habilitants
- Introduction aux enquêtes
- GSI OPS; GSI AIR; GSI PEL
- Approbation des organismes de formation par la CAA
- Surveillance des fournisseurs
- Techniques d'audit
- Résolution des problèmes de sécurité (RSC)
- Enquêtes sur les accidents d'avion
- Principes des facteurs humains
- Gestion de la sécurité (SM EN): en ligne
- Programme national de sécurité
- Inspecteur ANS ATM
- Inspecteur ANS AIS
- Inspecteur ANS MET
- Inspecteur ANS CNS
- Certification des aérodromes
- Techniques d'enquête sur les incidents
- Systèmes de gestion intégrée de la sécurité

## Profil de formation AIG

Les profils de cours AIG peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

- a. Familiarisation
- b. Enquête de base sur les accidents d'avion
- c. Enquête approfondie sur les accidents d'avion
- d. Formation en cours d'emploi

**Tableau 1 – Cours formels recommandés à court terme**

Spécialité	Catégorie	PRIMAIRE		SECONDAIRE	
		Cours formels	Priorité	Cours formels	Priorité
Flt Ops	Admin/Tech	Orientation / Familiarisation des nouveaux employés		Introduction aux documents d’habilitation / Introduction aux enquêtes	
	Certification	GSI OPS		SMS / SSP	
	Agrément	GSI PEL		Approbation de l’organisation de la formation par la CAA	
	Surveillance	Surveillance des prestataires de service		Techniques d’audit	
Flt Ops	RSI	Résolution des problèmes de sécurité (RSC)		Enquêtes sur les accidents d’avion	
		Principes des facteurs humains			
AIR	Admin/Tech	Orientation / Familiarisation des nouveaux employés		Introduction aux documents d’habilitation / Introduction aux enquêtes	
	Certification	GSI AIR		SMS / SSP	
AIR	Agrément	GSI PEL		Approbation de l’organisation de la formation par la CAA	

Cours recommandés selon la spécialité

**Voir 2<sup>ème</sup> partie – Tableau 1 pour l’intégralité du tableau**

## Recommandations générales – Cours formels

- ❖ Les CAA devraient mettre au point des cours d'orientation/familiarisation à l'intention des nouveaux employés.
- ❖ Inviter les partenaires à négocier avec l'OACI le partage des ressources nécessaires à l'organisation de leurs cours.
- ❖ À moyen et long terme, encourager les ATO à mettre au point des versions génériques GSI de la surveillance des prestataires de services et de la résolution des problèmes de sécurité.



## Cours en format virtuel

### **Les cours en format virtuel disponibles recommandés portent sur:**

- a) Les systèmes de gestion de la sécurité
- b) ICAO GSI Ops 3 semaines
- c) ICAO GSI Air 3 semaines
- d) ICAO GSI PEL 3 semaines
- e) 15209001 Résolution des problèmes de sécurité (RSC) et “Takeoff Academy”
- f) 15212001 Surveillance des prestataires de services et « Takeoff Academy »



## FORMATION EN LIGNE OU SUR LE WEB (WBT/CBT)

- ❖ Cours en ligne ICAO GAT recommandés au tableau 4 du rapport
- ❖ Cours en ligne FAA recommandés au tableau 5 du rapport
- ❖ Négociation recommandée avec FAA pour l'accès gratuit à certains de ses cours en ligne (à l'instar de BAGASOO)



## Difficultés liées à la formation en ligne ou sur le Web

- ❖ Le principal avantage de la formation en ligne ou sur le Web est la réduction des coûts (indemnités journalières de subsistance et frais de déplacement).
- ❖ Les formations en ligne ou sur le web se font au rythme du participant, ce qui réduit les difficultés liées à la connexion à l'Internet et à l'approvisionnement en électricité.
- ❖ Le principal inconvénient est l'instabilité de la connexion à l'Internet et de l'approvisionnement en électricité dans la région AFI.
- ❖ Décalage horaire pour les cours en ligne. Cibler les formations dans des zones horaires limitées ou proches



## États cibles – Court terme (sur la base du SWOT)

### WACAF

- République centrafricaine
- Guinée Bissau
- Sierra Leone, Libéria
- Sao Tome et Principe
- Guinée
- Tchad, République démocratique du Congo

### ESAF

- Érythrée, Lesotho
- Eswatini, Comores
- Djibouti, Malawi
- Seychelles, Burundi
- Angola
- Zimbabwe



## États cibles

### **RASG EUR**

- Algérie
- Tunisie

### **RASG MID**

- Libye



## Autres Recommandations – Barrières linguistiques

Améliorer la compréhension à moyen et long terme :

- ❖ Les parties prenantes doivent proposer des cours dans d'autres langues de l'OACI, en particulier l'anglais, le français et le portugais.
- ❖ Les AFI ATO doivent travailler avec des partenaires pour mettre au point des versions à contenu local des cours dans les différents domaines.
- ❖ Les AFI ATO doivent mettre au point des cours spécifiques dans les domaines non couverts.

Nombre actuel  
d'instructeurs GAT  
GSI dans la région  
AFI

RÉPARTITION DES INSTRUCTEURS GAT GSI DANS LA RÉGION AFI					
GSI NAVIGABILITÉ		GSI AGRÉMENT DE PERSONNEL		GSI OPÉRATIONS AÉRIENNES	
Ghana	3	Ghana	3	Ghana	1
Kenya	2	Kenya	2	Kenya	2
Afrique du Sud	1	Tanzanie	1	Afrique du Sud	1
Tanzanie	1	Nigéria	1	Nigéria	1
Nigéria	1				
Niger	1				
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>Total</b>	<b>5</b>
<b>WACAF</b>	<b>5</b>	<b>WACAF</b>	<b>4</b>	<b>WACAF</b>	<b>2</b>
<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>



## Autres Recommandations – Instructeurs GSI

Pour garantir l'efficacité et l'équilibre régional à moyen et long terme :

- ❖ Les États doivent encourager les personnes qualifiées à postuler pour être des instructeurs qualifiés.
- ❖ Les États doivent prévoir des dispositifs de motivation pour les instructeurs



## Résultat 5 du projet

### 3e PARTIE DU RAPPORT

**“Examen de la capacité actuelle des centres de formation agréés dans le domaine de l'aéronautique à répondre à la demande prévue en matière de renforcement des capacités ”**



## Historique

1. En 2019, l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) a établi un rapport intitulé « Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique » à l'intention de l'OACI. L'Organisation de l'aviation civile internationale a confié à l'AATO en collaboration avec le programme Global Aviation Training (GAT) de l'OACI, la tâche de préparer une feuille de route pour la formation aéronautique sur le continent africain.
2. Les annexes A et B de la feuille de route reproduites dans notre rapport, contiennent la liste des OTA en Afrique et la liste des cours dispensés par l'OACI respectivement.
3. Aucun travail supplémentaire n'a été effectué. Mise à jour dans la "Base de données"



## Cours recommandés – Capacité des ATO

- a. Orientation / Familiarisation des nouveaux employés - Spécifique à la **CAA**
- b. FAA WBT/CBT Introduction aux documents habilitants – **FAA Web**
- c. FAA WBT/CBT Introduction aux enquêtes – **FAA Web**
- d. ICAO 18700 GSI OPS – **Toutes les ATO approuvées par l'OACI**
- e. ICAO 18701 GSI AIR - **Toutes les ATO approuvées par l'OACI**
- f. ICAO 18710 GSI PEL - **Toutes les ATO approuvées par l'OACI**
- g. Approbation de l'organisme de formation par l'OACI - CAA - **Toutes les ATO approuvées par l'OACI**
- h. Surveillance des prestataires de services - **FAA & Takeoff Academy ou en interne**
- i. Techniques d'audit – **UK CAA International en ligne & présentiel; IATA & autres**
- j. Résolution des problèmes de sécurité (RSC) - **FAA & Takeoff Academy ou en interne**



## Cours recommandés – Capacité des ATO

- a. Divers – Enquête sur les accidents d’avion - **IATA et partenaires à la formation régionaux**
- b. Principes des facteurs humains – **IATA et partenaires à la formation régionaux**
- c. OACI – Gestion de la sécurité (SM EN): **OACI En ligne**
- d. OACI – Programme sur l’état de sécurité - **IATA et partenaires à la formation régionaux ; ICAO**
- e. OACI (STP) - Inspecteur ANS ATM - **East African Aviation Academy (EASA)**
- f. OACI (STP) - Inspecteur ANS AIS - **East African Aviation Academy (EASA)**
- g. OACI (STP) - Inspecteur ANS MET - **East African Aviation Academy (EASA)**
- h. OACI (STP) - Inspecteur ANS CNS - **East African Aviation Academy (EASA)**
- i. UK – CAA / OACI – ACI – Certification des aérodromes – **RU; OACI / Divers ATO**
- j. ICAO Trainair - ATM Techniques d’enquête sur les incidents – **UAE Global Air Navigation Services LLC (GANS) / OACI & Divers ATO**



## Base de données des ATO approuvées par l'AFI

Une fois créée, une base de données sur les professionnels de l'aviation résumerait en permanence la capacité des ATO agréés par l'AFI à dispenser les cours recommandés ci-dessus et d'autres cours.



## Résultat 6 du projet

### 2e PARTIE DU RAPPORT

« Proposer des mécanismes/options de financement durable de la mise en œuvre du plan proposé ».



## Stratégie de mise en œuvre et financement

### À court et moyen terme:

- ❖ Demander aux ATO de réduire les coûts des cours et si possible les dispenser en interne.
- ❖ Lorsqu'un centre de formation peut utiliser le personnel de la CAA locale, une prime de motivation doit être versée.
- ❖ Négocier avec l'État britannique un appui financier direct pour la RSC de UK Takeoff Academy et la surveillance des prestataires de services.
- ❖ Négocier avec US DOT un appui financier direct pour la FAA 15209001 Résolution des problèmes de sécurité (RSC) et la FAA 15212001 Surveillance des prestataires de services.



## Stratégie de mise en œuvre et financement (suite)

À court terme, il est recommandé qu'un cours parmi les 5 suivants soit organisé en format virtuel pour la région AFI.

1. GSI Ops
2. GSI Air
3. GSI PEL
4. Surveillance
5. RSC

## Stratégie de mise en œuvre et financement (suite)

Négocier un appui financier avec les institutions et agences suivantes entre autres, pour atteindre les objectifs de ce projet :

- ❖ FAA/DOT – Peut parrainer des cours mis au point par la FAA
- ❖ EASA – Peut parrainer des cours mis au point par ses pays membres
- ❖ Gouvernement de Singapour – Peut parrainer les cours de Singapore Academy
- ❖ Banque mondiale
- ❖ FMI
- ❖ Banque africaine de développement
- ❖ États membres de l'OACI – Peuvent parrainer les cours mis au point par le Gouvernement (e.g. RU, EAU etc.)

## Stratégie de mise en œuvre et financement (suite)

- ❖ Envisager le lancement d'un fonds spécial – « Fonds des professionnels de l'aviation de l'AFI » - qui serait parrainé volontairement par divers États, organisations, agences, et entreprises en tant que stratégie durable pour garantir la formation continue du personnel.
- ❖ Contribution équitable des États membres à ce fonds



ICAO

UNITING AVIATION



ICAO

North American  
Central American  
and Caribbean  
(NACC) Office  
Mexico City

South American  
(SAM) Office  
Lima

ICAO  
Headquarters  
Montréal

Western and  
Central African  
(WACAF) Office  
Dakar

European and  
North Atlantic  
(EUR/NAT) Office  
Paris

Middle East  
(MID) Office  
Cairo

Eastern and  
Southern African  
(ESAF) Office  
Nairobi

Asia and Pacific  
(APAC) Sub-office  
Beijing

Asia and Pacific  
(APAC) Office  
Bangkok



THANK YOU