

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DE LA NAVIGABILITE



RAPPORT ANNUEL

Exercice 2016

JANVIER 2017

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	3
I. PRESENTATION DE LA DIRECTION.....	3
I.1 MISSIONS DE LA DIRECTION	3
I.2 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE.....	5
II. ACTIVITES DE L'EXERCICE 2016	7
II.1 REFORME LEGISLATIVE ET REGLEMENTS OPERATIONNELS	7
II.2 FONCTIONS DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE	8
II.3 FORMATION ET QUALIFICATION DU PERSONNEL	9
II.4 PROCEDURES ET INDICATIONS TECHNIQUES	11
II.5 CERTIFICATIONS ET AGREMENTS.....	11
II.6 ACTIVITES DE SURVEILLANCE ET INSPECTIONS	12
III. GRANDS DOSSIERS DE LA NAVIGABILITE.....	26
III.1. Système de supervision de la sécurité	26
III.2. Enregistrement des aéronefs immatriculés à l'étranger, exploités en République Démocratique du Congo	26
III.3. Collecte des données statistiques.....	27
IV. CONCLUSION.....	28

INTRODUCTION

Le présent rapport retrace les activités de la Direction de la Navigabilité pendant la période allant du 01/01/2016 au 31/12/2016. Il est structuré de la manière suivante :

- I. Présentation de la Direction
- II. Activités de la direction
- III. Dossiers de la Direction
- IV. Conclusion.

I. PRESENTATION DE LA DIRECTION

I.1 MISSIONS DE LA DIRECTION

Les missions dévolues à la Direction de la Navigabilité se résument comme suit :

I.1.1 Elaboration des règles relatives à la navigabilité

- a) Transposition des provisions de navigabilité contenues dans les annexes 6 (aspect navigabilité), 7, 8 et 16 de l'OACI dans les règlements aéronautiques de la République Démocratique du Congo (RACD).
- b) Elaboration des exigences additionnelles sur base du référentiel OACI ci-après :
 - Doc 9760 (Navigabilité)
 - Doc 9574 (RVSM)
 - Doc 9684 (Facteurs humains de maintenance)
 - Doc 9824 (Maintenance)
 - Doc 9859 (SMS)
- c) Elaboration des procédures et checklists (liste de vérification) devant :
 - permettre l'Autorité d'assurer ses activités de supervision de la sécurité ;
 - assister les inspecteurs et autre personnel technique d'accomplir leurs tâches.
- d) Elaboration des guides nécessaires pour répondre aux besoins des :
 - exploitants aériens ;
 - organismes de maintenance ;
 - organismes de gestion de navigabilité.

I.1.2 Mise à jour des informations contenues dans la circulaire 95 de l'OACI (Maintien de navigabilité des aéronefs en service).

I.1.3 Habilitation, formation et surveillance des :

- inspecteurs navigabilité ;
- personnel technique ;
- personnel extérieur (physique ou moral) ayant reçu le pouvoir, par délégation, d'exercer les tâches de l'Autorité.

I.1.4 Certification des aéronefs par :

- ❖ l'émission des avis technique en vue de l'importation d'aéronefs.
- ❖ la délivrance des certificats de navigabilité (la classification d'aéronefs);
- ❖ la validation de la certification acoustique ;
- ❖ la délivrance des autorisations des vols spéciaux ;
- ❖ l'approbation des dossiers de modifications et réparations soumis par les Exploitants/Propriétaires d'aéronefs;
- ❖ la vérification du respect des exigences des équipements liés à l'exploitation ;
- ❖ vérification de la documentation du FDR par les exploitants d'aéronefs;
- ❖ le renouvellement du Certificat de Navigabilité (CDN) et vérification du respect des exigences des masse et centrage ;
- ❖ l'approbation de navigabilité aux fins d'exportation ;
- ❖ le traitement des informations obligatoires de navigabilité (ADs, ASB etc.) ;
- ❖ le maintien des enregistrements relatifs au CDN.

I.1.5 Tenue du registre d'immatriculation :

- ❖ Réservation d'immatriculation d'aéronefs ;
- ❖ Inscription de :
 - Immatriculation ;
 - radiation ;
 - mutation ;
 - droits sur les aéronefs.

I.1.6 Participation aux activités de certification des exploitants aériens :

- ❖ évaluation du Manuel de Contrôle de Maintenance (MCM) ;
- ❖ évaluation du Programme de Maintenance (PM) ;
- ❖ évaluation de la Liste Minimum d'Equipement (MEL/LME) ;
- ❖ inspection des démonstrations des exploitants ;
- ❖ délivrance des autorisations RVSM, CAT II, CAT III, EDTO, PBN, RNP etc.

I.1.7 Agrément des organismes de maintenance (OMA) :

- ❖ évaluation du manuel d'organisme d'entretien (MOE).

I.1.8 Activités de surveillance :

- ❖ surveillance des exploitants d'aéronefs (aspect navigabilité) ;
- ❖ participation des inspecteur AIR aux inspections de type :
 - SAFA ;
 - SANA ;
 - SAGA.
- ❖ Surveillance des organismes de maintenance ;
- ❖ Surveillance des organismes de gestion de navigabilité.

I.2 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

La Direction avait proposé en 2015 une nouvelle structure qu'elle estime comme pouvant mieux répondre aux exigences de l'OACI.

Cette structure faisait passer les services de 2 à 3 et les sections de 5 à 11 avec en appui, une section dénommée « **Correspondant Qualité et Documentation** » devant dépendre directement du Directeur de la Navigabilité.

Dans l'attente du nouveau cadre organique, les anciens services et sections ont été fondus et transformés de la manière ci-après :

1. Service Normes et Analyses

Ce service comprend 3 sections :

- La Section **Normes** : chargée d'assurer la veille réglementaire ;
- La Section **Analyses des défauts de sécurité** : chargée de traiter tous les événements survenus en service des exploitants aériens (aspect navigabilité) et la résolution des problèmes de sécurité;
- La Section **Protection de l'environnement** : chargée d'intégrer les activités de réduction de CO2 issus de l'aviation civile et de mettre à contribution l'équipement de suivi environnemental mis à sa disposition en travaillant en synergie avec la Direction de Transport Aérien pour la collecte des données statistiques au niveau national et international.

2. Service de la **Certification des exploitants, Organismes de maintenance et Gestion de la navigabilité**

Ce service comprend 3 sections :

- Section **Exploitant d'aéronefs** (transport public et aviation générale) ;
- Section **Organismes de maintenance agréés** ;
- Section **Organismes de gestion de navigabilité**.

3. Service de **certification et maintien de navigabilité des aéronefs**

Ce service comprend 3 sections :

- Section **Certification** ;
- Section **Maintien de navigabilité** ;
- Section **Immatriculation**.

I.2.1 Personnel de la Direction de la navigabilité

I.2.1.1 Effectif total

La Direction de la Navigabilité dispose actuellement d'un effectif de 27 agents dont :

- ❖ Personnel technique : 20 agents ;
- ❖ Personnel administratif : 7 agents.

La Direction utilise aussi temporairement 6 experts de l'extérieur pour accomplir certaines tâches d'inspection de la Direction.

I.2.2 Espace de travail

La Direction de la Navigabilité est installée actuellement sur 2 sites :

- ❖ Immeuble Zecodiam 3^{ème} étage, avenue Comité Urbain n°41/Commune de la Gombe
- ❖ aéroport de N'djili (1 local) ;

Le local de N'djili est en état de délabrement avancé causé par des problèmes d'étanchéité et d'humidité. Sa réhabilitation est toujours d'actualité, en vue de son utilisation pour les activités de surveillance continue.

L'entretien des bureaux situés à l'Immeuble Zecodiam se fait sur base des fournitures achetées avec une partie de fonds de fonctionnement mis à la disposition de la Direction mensuellement par l'Autorité dont les justificatifs sont transmis régulièrement à la Direction Financière.

Cependant, il se pose toujours le problème de rémunération de la personne chargée de nettoyage qui n'est pas encore pris en charge par l'Autorité de l'Aviation Civile.

mensuellement par l'Autorité dont les justificatifs sont transmis régulièrement à la Direction Financière.

Cependant, il se pose toujours le problème de rémunération de la personne chargée de nettoyage qui n'est pas encore pris en charge par l'Autorité de l'Aviation Civile.

I.2.3 Mobilier et équipement

a) Mobilier

La Direction est équipée en grande partie des mobiliers acquis en 2014 sur de volontariat. Si les tables sont encore en bon état, plusieurs chaises sont déjà déclassés.

b) Equipements

Tout comme les mobiliers, la plupart des équipements étaient acquis de la même manière et présentent un état assez bon qui nécessite néanmoins un entretien régulier. Par ailleurs, tenant compte des activités programmées pour l'exercice 2017, un état de besoin avait été élaboré et transmis à la Direction Financière et Administrative en date du 05 Août 2016 en vue de procéder à de nouvelles acquisitions (cfr Annexe 2).

II. ACTIVITES DE L'EXERCICE 2016

Dans le cadre de l'exécution des missions lui dévolues et en conformité avec sa feuille de route, la Direction de la Navigabilité a réalisé les activités ci-après pour la période partant du 01/01/2016 au 31/12/2016.

II.1 REFORME LEGISLATIVE ET REGLEMENTS OPERATIONNELS

II.1.1 Mise à jour des textes relatifs à la navigabilité

Profitant de la refonte des règlements RACD 02, 08 et 09, la Direction, avec le concours de l'expertise embauchée par l'Autorité, a finalisé la révision des RACDs du domaine AIR (04, 05, 07 et 20) qui tiennent compte de la conformité aux annexes et des questions du protocole du domaine AIR.

Le RACD 04 qui est une transposition de l'Annexe 7 présente un taux de conformité de 100% ;

Le RACD 05.1 qui est une transposition de l'Annexe 8 présente un taux de conformité de 99% qui pourra évoluer à 100% au prochain amendement ;

Le RACD 20 vient d'être libéré par la Cellule QMS et fera l'objet d'une évaluation prochaine.

Il sied de noter qu'un nouveau RACD 5.2 a été publié réglementer le fonctionnement des organismes de gestion de navigabilité, tandis que le RACD 06 a été complètement revu et transformé en RCAD 05.3.

II.1.2 Questions de protocole (PQs)

Pour booster les différentes Directions dans la résolution des PQs, l'Autorité a organisé un certain nombre des séances de sensibilisation relatives à l'évolution des dispositions réglementaires avec l'apport des Experts étrangers à cet effet.

La Direction a saisi cette opportunité lui offerte en participant activement et régulièrement aux dites séances.

A l'issue de ces séances, toutes les PQs du domaine AIR ont été revisitées et il s'en est dégagé un total de 154 PQs.

Les PQs relatives à la conception ne sont pas applicables étant donné que la RDC n'est pas un pays de conception ni de production des aéronefs.

Par conséquent, sur un total de 154 PQs, 137 PQs se sont révélées applicables pour notre pays. A ce jour, la Direction a déjà résolu 75 PQs.

Les 62 Questions de protocole du domaine AIR non satisfaisantes sont réparties dans les 8 éléments cruciaux de la manière ci-après :

Elément Crucial	Nombres des questions du protocole
EC 2 : Règlements d'exploitation spécifiques	9
EC 3 : Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'Etat	3
EC 4 : Qualification et formation du personnel technique	5
EC 5 : Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité	21
EC 6 : Délivrance de Licences & Certification	16
EC 7 : Obligations de surveillance	5
EC 8 : Résolutions des problèmes de sécurité	3
TOTAL	62

Les questions de protocole des éléments cruciaux ECs 3 et 4 sont plus tributaires de la suite donnée du projet d'arrêté fixant le pouvoir du Directeur Général, de l'adoption du nouveau cadre organique ainsi que de la mise en œuvre de l'étude d'autonomisation de l'AAC proposée par les Experts de l'IATA.

II.2 FONCTIONS DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE

Se basant sur les recommandations du dernier rapport d'audit de la mission de validation de l'OACI en RD Congo (ICVM), l'Autorité a initié un certain nombre des mesures en vue d'améliorer le système de supervision de la sécurité notamment celle n°AAC/100/DG/TMJ/185/16 du 15 février 2016 relative aux mesures d'analyse de sécurité effectuée auprès des compagnies aériennes.

Cependant, la Direction note que ces différentes mesures peuvent être pérennisées avec la mise en place des textes devant consolider les aspects ci-après :

- a) Organisation et structure de l'Autorité de l'Aviation Civile :
 - 1. le pouvoir du Directeur Général ;
 - 2. le pouvoir des inspecteurs ;
 - 3. la définition des sanctions ;
 - 4. le pouvoir de traitement des demandes des dérogations/exemptions ;
 - 5. l'effectivité du système Qualité.

- b) Formation et Qualification du Personnel
 - 1. La réalisation des fiches de description des postes ;
 - 2. L'effectivité du budget de formation afin de réaliser le plan de formation.

- c) Surveillance Continue et Résolution des problèmes de sécurité :
 - 1. La mise en place d'un plan de surveillance couvrant l'exercice dans son entièreté ;
 - 2. L'implémentation du processus de résolution des problèmes.

II.3 FORMATION ET QUALIFICATION DU PERSONNEL

Bien que le plan de formation élaboré pour 2016, 2017 et 2018 n'ait pas connu un début d'exécution par faute de financement, cependant, certains agents techniques de la Navigabilité ont bénéficié des opportunités des formations organisées par l'EASA dans le cadre du projet ATA-AC et l'ENAC sous la Coordination de l'AAC et la RVA sur financement de la BAD.

Tout en appréciant cet apport en formations, nous devons reconnaître que celles-ci n'ont pas permis à la Direction de résoudre tous les problèmes posés par les PQs de l'élément crucial EC4.

a) Formations réalisées au cours de l'exercice 2016 :

Noms	Fonction	Formations	Lieu	Organisateur
Mukuna Ntumba	DNAV	Aucune		
Maluengo Ibulampo	Chef de Service Navigabilité	- Plan de surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
Mulembwe Kapalaba	Chef Section OMA	- Navigabilité et responsabilité - Inspecteur de la Navigabilité - Normes de Navigabilité des DFDR - Certification d'aéronefs	Tunis	EASA
Katshunga Ka'yab	Chef de Section Navigabilité	- Navigabilité et responsabilité - Normes de Navigabilité des DFDR	Tunis	EASA
Akonagana Balanginda	Chef de Section Documentation	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire		
Ntita Lufu	Chef de Section	- Familiarisation sur A320	Kinshasa	CAA
		- Navigabilité et responsabilité - Inspecteur de la Navigabilité - Normes de Navigabilité des DFDR - Certification d'aéronefs	Tunis	
		- Organisme de Formation Aéronautique	Toulouse	ENAC
Kayembe Luaba	Inspecteur	- Navigabilité et responsabilité - Inspecteur de la Navigabilité - Normes de Navigabilité des DFDR - Certification d'aéronefs	Tunis	EASA
Makabu Kiboko	Inspecteur	- Navigabilité et responsabilité - Normes de Navigabilité des DFDR	Tunis	EASA
Lufundja Ilunga	Inspecteur	- SAFA	Luanda	EASA
		- Technique d'Audit	Malabo	EASA
		- Navigabilité des aéronefs	Dakar	EASA
		- Enquête d'accidents et incident des aéronefs	Paris	ENAC
Katasi Mvuzi	Contrôleur Navigabilité	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
		- Familiarisation sur A320	Kinshasa	CAA
Moucka Cilembi	Contrôleur Navigabilité	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
		- Navigabilité des aéronefs	Dakar	EASA
		- Inspection SAFA	Botswana	SENASA/ ESPAGNE
Nkongolo Buitchi	Contrôleur Navigabilité	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
Katanga	Contrôleur Navigabilité	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
Biduaya Lukengu	Inspecteur	- Ecceairs	Kinshasa	DG/PAM
		- Enquête accident	Brazzaville	EASA
		- Veille réglementaire	Toulouse	ENAC
Botshila Mpokonsele	Contrôleur Navigabilité	- Plan de Surveillance - Veille réglementaire	Toulouse	ENAC

Dans le cadre du projet OACI-EU sur la réduction des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale, les personnes ci-après ont suivi la formation sur l'utilisation de l'outil de suivi environnemental (AES) animée par le Coordonnateur régional lors de sa mission qu'il a effectué au mois de juillet 2016. Il s'agit de :

- Mukuna Ntumba Job ;
- Mulembwe Kapalaba Alain ;
- Kasongo Akalombo Gaby.

Sur initiative personnelle, Mrs Alain Mulembwe et Gaby Kasongo ont suivi des formations en lignes sur le Développement Durable et Responsabilité Sociétale des Entreprises.

L'agent Lutumba a bénéficié de la formation ECCAIRS supervisée par l'organisme Européen PAM à Kinshasa.

b) Besoins en formations

La Direction attend avec ardeur la mise en œuvre du projet de Coaching par l'OACI, l'expectative étant de voir ledit projet répondre au plan de formation déjà établi par l'Autorité.

II.4 PROCEDURES ET INDICATIONS TECHNIQUES

Après avoir élaboré les textes interprétatifs du domaine AIR (guides, formulaires, checklists et procédures) qui ont servi à la certification des compagnies Congo Airways et CAA, la Direction s'attèle actuellement à l'élaboration du manuel de l'inspecteur AIR.

Par ailleurs, elle sollicite l'intervention de l'Autorité pour que tous ces textes qui ont été transmis au QMS soient logés sur le site de l'AAC afin de remplacer ceux qui sont caducs et permettre aux exploitants/propriétaires de les consulter et d'en faire usage utile.

II.5 CERTIFICATIONS ET AGREMENTS

II.5.1 Certification

La Direction apporte actuellement sa contribution à la Commission de certification des compagnies aériennes mise en place par l'Autorité avec le concours des Experts précités. Au cours de cet exercice 2016, ladite Commission a certifié et émis des avis favorables qui ont débouché à la délivrance des CTA aux compagnies aériennes ci-après :

N°	Compagnie/Exploitant	Inspecteur AIR membre
1	Congo Airways	- Mukuna Ntumba Job
2	CAA	- Mukuna Ntumba Job - Mulembwe Kapalaba Alain

Approbation et acceptation des manuels et documents

Dans le cadre de la certification, la Direction a participé à l'évaluation des manuels et documents ci-après :

- 1) Programme de maintenance (PM) en vue d'approbation ;
- 2) Manuel de contrôle de maintenance (MCM) en vue d'acceptation ;

- 3) Liste Minimale d'Équipement (LME/MEL) en vue d'approbation ;
- 4) Contrat de maintenance en vue d'approbation.

II.5.2 Agrément

Pour l'exercice 2016, la Direction a enregistré l'agrément de deux Organismes de Gestion de Navigabilité :

Descriptions	Pays
SAMCO Aircraft Maintenance B.V	Pays-Bas
Sabena Aerospace Engineering	Belgique
Total	02

Par ailleurs, la Direction est engagée dans la certification de l'organisme de maintenance de la Compagnie Africaine d'Aviation (CAA) qui n'est pas encore accepté compte tenu des constatations relevées et en attente d'un plan d'action corrective qui sera soumis par cette dernière.

II.6 ACTIVITES DE SURVEILLANCE ET INSPECTIONS

II.6.1 Surveillance

En attendant la poursuite du déploiement des antennes provinciales, l'Autorité a initié au cours de l'exercice 2016 des missions de surveillance continue à l'intérieur du pays plus précisément à Lubumbashi, Goma et Bukavu. Un inspecteur de la Navigabilité (Mr Makabu Blanchy) faisait partie de ladite Commission.

Ces différentes missions avaient pour objectifs d'assurer la surveillance continue de tous les aspects de l'exploitation aérienne sur les aéroports des villes précitées.

Par rapport à l'aspect navigabilité, les desdites missions ont révélé l'impérieuse nécessité de catégoriser les aéronefs suivant leur certification lors de la délivrance des certificats de navigabilité.

Pour la ville de Kinshasa, l'Autorité a par sa note de service n°AAC/100/DG/TMJ/BNV/527/16 du 11 Mai 2016, instruit à la Coordination assurée par les Directions OPS, AIR et PEL de procéder à une programmation hebdomadaire en déployant du personnel aux aéroports de N'djili et Ndolo pour une permanence continue et alternante.

Ladite permanence prévue pendant le jour et la nuit, ne s'effectue que le jour depuis le 22 Juin 2016 de 06 h 00 à 18 H 00, suite au manque d'infrastructures adéquates pour les équipes de nuit.

La Direction de la Navigabilité des aéronefs a coordonné les activités de permanence aux aéroports de Kinshasa (N'djili et Ndolo) durant 8 semaines de la manière suivante :

- 01 au 08 juillet 2016;
- 25 au 31 juillet 2016;
- 18 au 25 août 2016;
- 11 au 18 septembre 2016;
- 04 au 12 octobre 2016;
- 29 octobre au 05 novembre 2016;
- 22 au 29 novembre 2016;
- 24 au 31 décembre 2016.

Les agents ci-après étaient affectés d'une manière rotative à ladite permanence :

1. KATASI MVUZI Jean Claude;
2. KONGOLO BUKUMBA Lemonde;
3. MAMPUYA MPEY ;
4. MOUCKA CILEMBI Mike;
5. LUFUNDJA ILUNGA François;
6. KATANGA MAWESE Guy.

II.6.2 Inspections

II.6.2.1 Activités liées aux aéronefs

Faisant suite aux différentes demandes des exploitants/propriétaires des aéronefs, l'Autorité a initié des ordres des missions d'inspection sur proposition de la Direction. A l'issue de chaque mission, un rapport a été rédigé avec avis favorable ou défavorable.

Les avis favorables ont débouché, selon le cas, sur la délivrance, le renouvellement et la validation des documents de bord des aéronefs (titres aéronautiques).

Concernant les titres aéronautiques, il convient de signaler que le Directeur Général a signé en date du 26 Septembre 2016 la décision n°AAC/100/DG/TMJ/ALG/1102/16 fixant les modalités de reimmatriculation des aéronefs consécutivement à l'Arrêté ministériel n° 023/CAB/MIN/TVC/2016 du 15 juillet 2016 réglementant les modalités d'immatriculation en République Démocratique Congo.

Pour mieux assurer cette opération, une Commission ad hoc a été mise en place sur décision du Directeur Général.

La commission désignée pour procéder au changement des marques de nationalité et d'immatriculation a enregistré jusqu'au 15 décembre 2016 des demandes pour la réimmatriculation de 55 aéronefs.

Au cours de ce processus, la Direction procède à :

- (a) la reclassification des aéronefs, partant de l'analyse des formulaires FOAAC-AIR-05-01 (demande de classification d'aéronef) et FOAAC-AIR-05-17 (description détaillée de l'aéronef en vue de la classification) ainsi que du dernier rapport de renouvellement du CDN afin d'établir l'état de navigabilité qui est une des conditions d'inscription de l'aéronef au registre ;
- (b) l'attribution, au moyen du formulaire FOAAC-AIR-07-07, de l'adresse 24 bits pour permettre la codification du transpondeur mode S et de l'ELT ;
- (c) la vérification de la conformité de chaque aéronef par rapport aux équipements d'exploitation selon les dispositions du règlement RACD 07 et la délivrance de la licence de station radio ;
- (d) la délivrance, selon l'applicabilité, du certificat de limitation de nuisance.

La classification a connu un ralentissement lié notamment aux départs intempestifs des agents techniques de la direction en formation à Toulouse et aux difficultés que connaissent les exploitants pour remplir toutes les cases des formulaires ci-haut cités qui connaissent beaucoup de rejections avant l'acceptation finale.

Alors qu'elle en est à la constitution des dossiers d'immatriculation et de classification, la Direction avait émis le souhait, à travers son plan d'activités, de se voir attribuer un lot des documents DGRAD, à savoir : 70 certificats d'immatriculation et 70 certificats de navigabilité. Elle réitère donc cette demande pour la célérité et l'aboutissement du processus.

En date du mercredi 14 décembre 2016, la commission a tenu une réunion d'évaluation et a conclu, sur base des éléments en présence qu'il était indiqué de proposer à la Direction Générale une rallonge jusqu'au 15 février 2017 que les titres DGRAD soient mis à la disposition au plus tard le 31 janvier 2017.

La Direction a saisi cette occasion pour faire imprimer un nouveau registre conforme pour qu'à la fin de l'opération du changement des titres, l'Autorité soit à mesure de présenter une situation claire des aéronefs immatriculés en RDC.

II.6.2.1.2 Importation des aéronefs

L'Autorité a délivré 11 décisions d'importation au cours de l'exercice 2016. Cependant, la Direction n'a enregistré que 7 importations effectives des aéronefs ci-après :

N°	Type	N° de série	Importateur
1	Dash 8-400	4416	Congo Airways
2	Dash 8-400	4329	Congo Airways
3	Dornier 228-200	8034	Busy Bee Congo
4	F27 MK 050	20214	CAA
5	B737-300QC	23835	SERVE AIR
6	B737-300F	24362	SERVE AIR
7	B737-3M8	24021	Gomair

II.6.2.1.3 Immatriculation des aéronefs

Au cours de l'exercice 2016, la Direction a inscrit 17 aéronefs à la matricule congolaise, répartis comme suit :

a) Matricule provisoire : 06

N°	Immatriculation	Type aéronef	N° de série	Propriétaire
1	9Q-DKV	Dash 8-400	4416	Congo Airways
2	9Q-DAN	Dash 8-400	4329	Congo Airways
3	9Q-DOM	B737-300F	24362	Serve Air
4	9Q-DLG	B737-300QC	23835	Serve Air
5	9Q-DSG	B737-300QC		Serve Air
6	9Q-DHJ	B737-300F		Serve Air

Les deux derniers aéronefs de la compagnie aérienne Serve AIR, n'ont pas encore foulé le sol de la RDC.

b) Matricule définitive : 11

N°	Immatriculation	Type aéronef	N° de série	Propriétaire
1	9Q-DMH	Dornier 228-200	8034	Busy Bee Congo
2	9Q-DAB	F27 MK 050	20214	CAA
3	9Q-DLG	B737-300QC	23835	SERVE AIR
4	9Q-DOM	B737-300F	24362	SERVE AIR
5	9Q-DKV	Dash 8-400	4316	Congo Airways
6	9Q-DAN	Dash 8-400	4329	Congo Airways
7	9Q-DBJ	B737-3M8	24021	Gomair
8	9Q-DSB	A321-211	0677	CAA
9	9Q-CXR	EC 130 B4	4070	SNEL
10	9Q-CXP	AS 350 B3	4426	SNEL
11	9Q-CXQ	AS 350 B3	3420	SNEL

Dans cette répartition, seuls les 7 premiers aéronefs ont été importés au cours de l'exercice 2016.

Par rapport à l'exercice 2016, une augmentation de 6% a été constatée dans l'immatriculation des aéronefs.

Immatriculation des aéronefs	2015	2016
Neufs	1	0
Usagés	15	17
Total	16	17

II.6.2.1.4 Mutation des aéronefs

Les mutations ci-après ont été effectuées sur demande des propriétaires au cours de l'exercice 2016 :

Type aéronef	Immatriculation	Ancien Propriétaire	Nouveau propriétaire
Cessna 207	9Q-CAL	MAF	Coursaris Anne Marie
Partenavia P68C-TC	9Q-CJC	ITAB	Deschryver Luc Corneille
Partenavia P68B-TC	9Q-CFZ		Swala Aviation

II.6.2.1.5 Radiation des aéronefs

Sur demandes des exploitants, cinq (5) aéronefs ont été radiés au cours de l'exercice 2016.

Type aéronef	Immatriculation	Propriétaire	Observations
Airbus A320-212	9Q-CHB	CAA	Vendu en France
Airbus A320-212	9Q-CPB	CAA	Vendu en France
F27-500	9Q-CNL	XL Trading Company	Radiation d'office
AS 350 B3	9Q-CXP	Stewco Africa	Vendu au Kenya
Cessna C182Q	9Q-CME	MAF	Cédé à MAF/Madagascar

II.6.2.1.6 Accidents et incidents des aéronefs

La Direction a enregistré au cours de l'année 2016, 3 accidents et 3 incidents d'aviation repris ci-dessous :

a) Accident : 03

Date	Type aéronef	Immatriculation	Exploitant	Observation
21/06/2016	Q400	9Q-DKV	Congo Airways	- Avion cogné par un chariot à Kinshasa
26/09/2016	B727-2S2F	9Q-CVS	Serve Air	Séparation du moteur lors de l'atterrissage à Kamina
03/08/2016	B737-3M8	9Q-DBJ	Gomair	Atterrissage dur à Mbuji-Mayi

b) Incident : 03

Date	Type aéronef	Immatriculation	Exploitant	Observation
25/01/2016	B727-2S2F	9Q-CSS	Serve Air	- Remplacement moteur Investigation en cours
13/03/2016	B727-2S2F	9Q-CNJ	Serve Air	- Avion cogné sur le parking
21/06/2016	Dornier 228-200	9Q-CSL	Busy Congo Bee	Verrouillage train principale gauche

II.6.2.1.7 Limitation de nuisance des aéronefs

Au cours de la période, 3 certificats de limitation de nuisance ont été délivrés par la Direction.

II.6.2.1.8 Autorisation de vol spéciale des aéronefs

La Direction a délivré 19 autorisations de vol spécial au cours de l'exercice 2016.

II.6.2.1.9 Renouvellement des documents de bord des aéronefs

Répondant aux différentes demandes de renouvellement des documents de bord des aéronefs exprimées par les exploitants/propriétaires et suivant les avis favorables émis après l'inspection des aéronefs concernés par chaque commission désignée, la Direction a renouvelé au cours de cet exercice 76 documents de bord des aéronefs immatriculés en RDC. Par rapport à l'année précédente, il y a une diminution de 12%.

Description	2015	2016
Renouvellement des documents de bord des aéronefs	86	76

II.6.2.1.10 Validation des documents de bord des aéronefs étrangers

Au cours de l'exercice 2016, la Direction a validé 114 certificats de navigabilité des aéronefs immatriculés étrangers, soit une augmentation de 17,5% par rapport à l'année 2015.

Description	2015	2016
Validation des documents de bord des aéronefs	97	114

II.6.2.1.11 Flotte des aéronefs opérationnels immatriculés en RDC

La flotte des aéronefs opérationnels immatriculés en RDC au cours de l'exercice 2016 est de **55** aéronefs, soit une augmentation de 4% par rapport à l'année 2015.

Description	2015	2016
Aéronefs opérationnels	53	55

Elle est répartie comme suit :

a) Aéronefs de transport public des passagers par compagnie :

Compagnie	Nombre d'aéronefs	
	2015	2016
Air Fast	03	03
Air Kasai	01	00
Air Katanga	02	01
Air Tropiques	02	02
Blue Airlines	00	01
Blue Sky Airlines	00	00
Busy Bee Congo	03	02
Congo Airways	02	04
Fly CAA	05	03
Doren	00	01
Goma Express	00	01
Gomair	00	01
ITAB	01	00
Katanga Wings	01	01
Kin Avia	04	04
Malu Aviation	00	01
Swala Aviation	01	03
Total	25	28

b) Aéronefs de transport public cargo par compagnie :

Compagnie	Nombre d'aéronefs	
	2015	2016
Air Kasai	02	01
Blues Airlines	01	01
Services Air	05	07
Transair Cargo Services	01	01
Total	09	10

c) Aéronefs de transport privé des passagers par compagnie/opérateur :

Compagnie/opérateur	Nombre d'aéronefs	
	2015	2016
Ameco	01	01
Boss Mining	02	02
Busy Bee Congo	01	01
Deschryver Luc Corneille	00	01
Coursaris Anne Marie	00	01
Diocèse de Dangu	01	01
Eglise méthodiste unie	01	00
Frankfurt Zoological	00	01
ITAB	01	00
MAF	08	07
SNEL	04	02
Total	19	17

d) Aéronefs opérationnels suivis par type :

Type	Exploitants/Propriétaire	Nbre
Airbus 320-216	- Congo Airways	2
Airbus 321-211	- Fly CAA	1
Airbus EC 130 B4	- SNEL	1
Airbus AS 350 B3	- SNEL	1
Antonov 2	- Blue Airlines	1
Antonov 26	- Air Kasai (2) - Serve Air (1) - Blue Airlines (1)	4
Beechcraft 1900C	- Air Katanga	1
Boeing 727 Super	- Serve Air	4
Boeing 737-300F	- Serve Air	1
Boeing 737-300QC	- Serve Air (1) - Gomair (1)	2
C212-100 TC-15	- Swala	1
Cessna 206	- Frankfurt Zoological (1) - MAF (2)	3
Cessna 207	- Coursaris Anne Marie	1
Cessna 208B	- MAF	4
CT 210	- MAF	1
C-U206 F	- Diocèse de Dangu Doruma	1
Dash 8-402	- Congo Airways	2
DC 8-73 F	- Transair Cargo Service	1
Dornier 228-200	- Busy Bee Congo	1
EC 130 B4	- SNEL	1
Eurocopter	- Boss Mining	1

Fokker 27 – 050	- Fly CAA	2
HS 125-700A	- Busy Bee Congo	1
Let 410 UVP	- Doren Air Congo (1) - Air Fast Congo (1) - Air Tropiques (1) - Goma Express (1)	4
Let 410 UVP-E	- Kin-Avia (4) - Air Fast (2) - Air Tropiques (1)	7
MD 83	- Katanga Wings	1
Partenavia P68B	- Swala Aviation	1
Partenavia P68C-TC	- Luc Corneille Deschryver	1
Raven II R44 Hélico	- Boss Mining	
SC7 Skyvan	- Swala Aviation	2
SHORT SD3-60	- Malu Aviation	1
Total		55

e) Aéronefs suivis par Constructeurs :

N°	Constructeur	Type d'aéronef
1	Airbus Industrie	Airbus 320-211
		Airbus 320-212
2	Airbus/Eurocopter	Airbus EC 135 T3
		Airbus EC 130 B4
		Arbus AS 350 B3
3	Antonov	Antonov 2
		Antonov 24
		Antonov 26
		Antonov 28
4	Aztec PA 23-250	Aztec PA 23-250
5	Beechcraft Corporation	Beechcraft 200
		Beechcraft 1900
6	Bell Helicopter Textron	Bell 222
7	Boeing Company	Boeing 727 Super
		Boeing 727-100
		Boeing 737-200
		Boeing 737-300
		Boeing 767-200ER
8	Casa	Casa C212-100 TC-15
9	Cessna Corporation	Cessna 182
		Cessna 188
		Cessna 206
		Cessna 208B
		Cessna 210
10	Douglas Company	DC 8-63
		DC 8-73
		DC 9-32
11	Dornier 228-200	Dornier 228-200

12	Eurocopter	Eurocopter
13	Fokker	Fokker 27 – 500 Fokker 50
14	Gulfstream Corporation	Grumman 159 Gulfstream II
15	Raytheon Beechcraft	HS 125 HS 748
16	Let Aircraft Industrie	Let 410 AB Let 410 FG Let 410 UVP Let 410 UVP-E
17	Mc Donald Douglas	MD 82 MD 83
18	Partenavia	Partenavia P68C-TC
19	Raven	Raven II R44
20	Short Brother	SC7 Skyvan SHORT 3-60

II.6.2.1.12 Flotte des aéronefs étrangers opérant en RDC

a) Tableau comparatif des effectifs des aéronefs immatriculés étranger et congolais

	2015	2016
Nombre des aéronefs immatriculés étranger exploités en RDC	33	26
Nombre des aéronefs immatriculés Congolais opérationnels	53	55

b) Flotte des aéronefs immatriculés étrangers par opérateur

Opérateurs	Nombre d'appareils		Type d'appareil	Pays d'immatriculation	
	2015	2016		2015	2016
Air Fast	01	-	C500	RSA	-
Air France	01	-	DO 228-221	Kenya	-
Air Katanga	03	02	King Air 200, EMB135LR	USA	USA
Air Serv Inter.	03	03	C208B	Ouganda	Ouganda
Air Tropiques	01	-	BE 200	RSA	-
ASF France	02	-	C208B	France	-
Banro	01	01	AS 350 B3	RSA	RSA
Cargoman	03	03	EMB 135, EMB 145 LU, ATR 72	France, Sloveie	France, Slovenie
Congo Express	02	-	C208B, BE 1900C	RSA	
CICR	03	02	Let 410 UVP-E20, Dash 8-106	RSA, Kenya	RSA, Kenya
COFED	00	01	PC-6/B2-H4		Allemagne
Echo Flight	04	04	DHC 8-100, C208B	Kenya	Kenya
Fly CAA	03	-	A320	RSA	RSA
GMM	01	01	C208B	Ouganda	Ouganda
Katanga Express	00	-	G159	USA	-
Korongo	01	-	B-737-400	RSA	-

Kibali Gold Mines	00	04	BE1900C, C208B, AS 350 B3	RSA	RSA
MAF	01	01	PC-12/45	USA	USA
Mining and Processing Congo	00	01	AS 350 B2	RSA	RSA
Méthodiste Unie	00	-	C208B	USA	-
ABM	00	-	AS 350 B2	RSA	-
MIOC	02	03	AS355N, BE 1900D, EMB-120QC	RSA, Suisse	RSA, Suisse
Santé rural	01	-	Beeck Kingair 350	USA	-
Total	33	26			

c) Répartition des aéronefs par pays d'immatriculation

La situation des aéronefs étrangers par pays d'immatriculation se présente de la manière suivante :

Pays d'immatriculation	Nombre d'appareils	
	2015	2016
Allemagne	-	1
Belgique	-	-
France	4	1
Kenya	6	5
Ouganda	4	4
RSA	12	9
Suisse	1	1
USA	5	3
Slovenie	1	2
N/A	-	-
Total	33	26

II.6.2.2 Activités liées aux organismes de maintenance aéronautique

La RDC ne disposant pas encore d'OMA sur le territoire national, les activités se réduisent aux OMA étrangers.

A ce jour, la situation des OMA enregistrés par la Direction se présente comme suit :

Description	2015	2016
Validation des certificats d'OMA	10	05
Renouvellement des certificats d'OMA	08	09
Total	18	14

II.6.2.2.1 Validation des certificats des OMA

Les certificats des OMA ci-après ont été validés au cours de l'exercice 2016 :

Descriptions	Pays	
	2015	2016
Safat aviation	Soudan	-
Saouth Africa Airways Soc Ltd	-	RSA
Ethiopian Maintenance, Repair and Overhaul	-	Ethiopie
Gestair maintenance slu	-	Espagne
Golden wings aviation	-	RSA
Eurocopter maintenance	RSA	-
Fields airmotive cc/rand airport	RSA	-
Eas industries	France	-
Fields airmotive cc/ort airport	RSA	-
Kasas limited	Kenya	-
Sabena technics brussels	Belgique	-
Eas	France	-
Avion alliance	Slovaquie	-
Miniliner	Italie	-
Vallair industry	-	France
Total	10	05

II.6.2.2.2 Renouvellement des certificats OMA

Descriptions	Pays	
	2015	2016
Airbus helicopters	RSA	RSA
Executjet maintenance	RSA	RSA
Interjet maintenance	RAS	RSA
Fields Airmotive cc/rand airport	RSA	RSA
Fields Airmotive cc/ort airport	RSA	RSA
Sabena Aerospace Engineering	-	Belgique
Sabena Aerospace Engineering (maintenance en ligne)	-	Kinshasa
Aeronav	Kenya	Kenya
Total	08	08

Il convient de signaler que les certificats des OMA ci-après sont arrivés à leurs échéances et n'ont pas été renouvelés au cours de l'exercice 2016 :

Descriptions	Pays	
	2015	2016
Avion Alliance	N/A	Slovaquie
Airbus Hericopters	N/A	RSA
Air France Industries	N/A	France
Miniliner	N/A	Italie
Safat Aviation	N/A	Soudan
Kasas Limited	N/A	Kenya
EU Wings	-	RDC
ART	N/A	USA
Latecoere	N/A	France
Total	-	09

II.6.3 Activités du CEPARG

Dans le cadre du projet d'assistance OACI-EU sur le renforcement des capacités pour la réduction des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale et en collaboration avec les parties prenantes impliquées dans le secteur de l'aviation, l'équipe du plan d'action qui a été créée en date du 03 Juin 2015 par Décision de l'Autorité n°AAC/DG/407/2015, a élaboré un Plan d'action.

Le Plan d'action de la RDC pour la réduction des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale a été soumis à l'OACI en date du 1^{er} avril 2016.

Pour y parvenir, l'équipe a tenu 5 réunions avec 11 parties prenantes. A la suite de ces différentes réunions, la méthodologie OACI et 4 mesures d'atténuation ont été retenues.

a) Méthodologie OACI

Cette méthode consiste à collecter les données historiques des compagnies nationales desservant les lignes internationales.

Les compagnies aériennes CAA et Korongo étaient mises à contribution pour fournir les données des années 2013-2014 qui ont servi au calcul de la Baseline.

Cependant, les deux compagnies qui ont fourni les données pour la réalisation de la Baseline ont cessé leur activité des vols internationaux.

Tenant compte de cette difficulté et sur conseil du Coordonnateur régional de l'OACI, l'équipe s'est vu dans l'obligation de changer la méthodologie. Ainsi, elle a opté pour la définition IPCC ou groupe GIEC c'est-à-dire la méthode qui consiste à collecter les données des compagnies aériennes étrangères qui effectuent les vols internationaux en République Démocratique du Congo.

Pour ce, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile a pris la décision n°DO-AAC100/DG/TMJ/ALG/788/16 du 13 juillet 2016 fixant le cadre et les modalités de collecte et de transmission des données statistiques des activités de l'aviation civile en République Démocratique du Congo.

Malheureusement, certaines de ces compagnies étrangères opposent une résistance à fournir les données avec le concours de l'IATA.

Un courrier de protestation a été adressé à cette dernière avec copie à l'OACI dont nous attendons la suite.

b) Mesures d'atténuation

Les 4 mesures d'atténuation sélectionnées ont été planifiées de la manière ci-après :

- Mise en oeuvre des procédures CCO et CDO : 2017-2018;
- Mise en oeuvre des procédures PBN Star : 2017-2018 ;
- Mise en oeuvre des mesures visant le renforcement des services METEO : 2017-2018;
- Conversion des matériels des servitudes au sol : 2020-2015.

Les résultats attendus en application desdites mesures sont les suivantes :

- Mise en oeuvre des procédures CCO et CDO : 189 Tonnes de CO2/an (26%);
- Mise en oeuvre des procédures PBN Star : 12 Tonnes de CO2/an (2%) ;
- Mise en oeuvre des mesures visant le renforcement des services METEO : 504 Tonnes de CO2/an (69%) ;
- Conversion des matériels des servitudes au sol : 19 Tonnes de CO2/an (3%).

II.6.2 Séminaires et réunions

a) Séminaires

Le Coordonnateur des activités du Comité d'élaboration du Plan d'action Mr. Mukuna Ntumba Job a participé, dans le cadre du projet d'assistance conjoint de l'OACI-UE, au troisième séminaire sur le renforcement des capacités des Etats bénéficiaires, intitulé *Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO2 de l'aviation internationale* organisé à Libreville du 31 Octobre au 04 Novembre 2016.

Au cours de ce séminaire, le projet du Plan d'action régional pour la réduction des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale en Afrique Centrale a été présenté par le Coordonnateur de l'OACI.

Ce plan est le résultat d'un atelier regroupant les points focaux des Etats membres de la CEEAC en vue de revue, examen et validation de celui-ci afin de le soumettre à la prochaine conférence de Chefs d'Etats et de Gouvernements.

Il a comme objectif spécifique de concevoir un ensemble de mesures et d'engagements qui sont efficaces pour la maîtrise des émissions de CO2 issues de l'aviation internationale régionale et équitable pour être acceptable par tous les Etats membre de la CEEAC et montrer la voie aux autres sous régions d'Afrique en mettant en oeuvre certaines de ces mesures à l'échelle communautaire sans affecter la compétitivité des compagnies aériennes et/ou des opportunités de développement économiques dans les Etats.

Dans son articulation, ledit plan d'action régionale définit les actions stratégiques, les instruments de régulation, les pistes pour la normalisation des mesures de réduction des émissions de CO2 de l'aviation internationale de la région.

III. GRANDS DOSSIERS DE LA NAVIGABILITE

III.1. Système de supervision de la sécurité

a) Formation et Qualification du Personnel

1. La réalisation des fiches de description des postes ;
2. Participation active de la Direction au projet du coaching par l'OACI.

b) Surveillance Continue et Résolution des problèmes de sécurité :

1. La mise en place d'un plan de surveillance couvrant l'exercice 2017
2. L'implémentation du processus de résolution des problèmes ;

III.2. Enregistrement des aéronefs immatriculés à l'étranger, exploités en République Démocratique du Congo

III.2.1 Motivations

- ❖ Nécessité de clarifier les aspects pertinents de la location des aéronefs :
 - identification :
 - de l'Etat d'immatriculation
 - du propriétaire ;
 - de l'exploitant ;
 - du locataire.
 - détermination des responsabilités en matière de maintenance.

- ❖ Survol et atterrissage des aéronefs étrangers sur les aéroports non douaniers en violation de l'article 10 de la convention de Chicago et du décret n°12/039 du 02/10/2012 portant désignation des aéroports internationaux ouverts à la circulation aérienne publique.



III.2.2 Propositions

La Direction propose :

- La régularisation du processus de traitement des contrats de location en tenant compte des exigences de l'OACI qui veut que cette matière implique une coordination entre la DET et la DNAV sous le pilotage de la DET, quid à ce que l'aspect juridique soit pris en compte en amont de tout traitement pour éviter la mise à l'écart de la DTA;
- un courrier de notification à l'ADG de la RVA, lui rappelant les dispositions du décret 12/039.

III.3. Collecte des données statistiques

III.3.1 Motivations

Le CEPARG éprouve des difficultés pour alimenter l'outil AES qui a été réceptionné dans le cadre du projet OACI-EU pour la réduction des émissions des CO2 issues de l'aviation internationale.

Ces difficultés sont dues au manque des données en provenance des exploitants aériens étrangers. Si les uns ont déjà transmis leurs données, d'autres par contre refusent de le faire avec le parrainage de l'IATA.

Par ailleurs, un courrier de protestation avait été adressé à l'IATA par l'Autorité.

III.3.2 Propositions

Pour éviter le freinage de l'élan pris dans la mise en œuvre du plan d'action soumis à l'OACI, nous sollicitons de l'Autorité une action contraignante telle que, la non approbation des programmes d'exploitations de tous les récalcitrants.



IV. CONCLUSION

La Direction tient à remercier et féliciter la Direction Générale pour avoir donné une nouvelle impulsion à l'Autorité de l'Aviation Civile. Cette impulsion qui a commencé en 2015, a eu des effets au cours de l'exercice 2016.

Par ailleurs, elle reconnaît les efforts qui ont été fournis par celle-ci dans la réalisation des actions ci-après :

- la supervision de la sécurité (cfr. II.2 et II.5) ;
- la formation du personnel (cfr. II.3) ;
- la dotation de frais de fonctionnement à chaque Direction (cfr. I.2).

Apportant tout son soutien avec dévouement à la démarche de l'Autorité, la Direction souhaiterait que ces efforts louables et remarquables puissent se poursuivre. Ainsi, elle sollicite le concours de la Direction Générale afin de permettre la mise en œuvre effective de son programme d'activités pour 2017 qui a été transmis à cet effet en date du 05 Août 2016.

Fait à Kinshasa, le 19 Janvier 2017

Job MUKUNA NTUMBA
Directeur de la Navigabilité a.i.

