



# ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation - Région Afrique - Océan Indien (RASG-AFI/9)

9 novembre 2023

#### Point 4 de l'ordre du jour : État de mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité du GASP, y compris les priorités fixées pour la région RASG-AFI.

#### Préoccupations significatives de sécurité identifiées pendant l'USOAP 2022 dans le domaine ANS

(Note présentée par République Démocratique du Congo)

RESUME	
La présente note d'information porte sur les préoccupations graves de sécurité identifiées par la République Démocratique du Congo à l'issue de l'audit USOAP dans le domaine des Services de la navigation aérienne (ANS), secteurs PANS-OPS et CNS.	
Suite à donner : Voir § 3 ci-dessous.	
<b>REFERENCE(S)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doc 8168</li> <li>- Doc 9906</li> <li>- <a href="#">Safety Audit Results: USOAP interactive viewer (icao.int)</a></li> </ul>
<i>Objectifs stratégiques</i>	Safety, capacity and efficiency

## 1 INTRODUCTION

1.1 La RDC présente cette note de travail dans le but de partager avec la réunion ses préoccupations vis-à-vis de la publication par l'OACI de deux SSC dans les secteurs PANS-OPS et CNS à l'issue de l'audit USOAP CMA 2022.

1.2. Elle veut rassurer à la communauté aéronautique de la région AFI que les actions nécessaires sont en train d'être menées au niveau de l'Etat pour résoudre le problème.

## 2. ANALYSE

2.1. Au mois de février 2023, le domaine ANS de la RDC a subi un audit de l'OACI qui a abouti à la publication des SSC suite au dépassement de délais d'inspection en vol des NAVAIDS et à la non approbation des procédures de vol sur certains aéroports du pays.

2.2. L'audit USAOP 2022 de l'OACI en RDC a été une troisième expérience dans le pays ; le 1<sup>er</sup> étant effectué en 2006, le deuxième en 2013 et le tout dernier en 2022 (mais l'ANS a été audité en février 2023). Le résultat réalisé par la RDC s'est amélioré sur les trois sessions d'audit allant de presque 26 % en 2006 à 66,7% pour l'ensemble des domaines de supervision de la sécurité (LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AGA, AIG et ANS).

2.3. A ce jour, la publication des SCC n'a pas laissé l'Etat indifférent quant aux actions correctives à entreprendre pour obtenir leur levée du siège de l'OACI. A ce propos, la RDC se fait assister par le Bureau régional WACAF et certains Etats membres de la région AFI.

2.4. La RDC ayant déjà encaissé ces deux préoccupations graves de sécurité, elle n'a pas la moindre intention de remettre en cause cette position de l'OACI. Cependant, elle veut simplement éveiller l'attention des Etats membres de l'OACI dans la région AFI pour la prise en compte de certaines réalités liées à notre environnement local. Ceci est évoqué pour signaler un fait concernant l'approbation des procédures de vols sur les aéroports du pays.

2.5. En effet, l'aéroport International de N'djili par exemple qui a été mis en service depuis 1953 soit 70 ans aujourd'hui ; ce qui fait que les normes de l'OACI relatives à l'approbation des procédures de vol n'ont fait l'objet d'exigence nationale qu'après 2018. Les procédures de vol pour lesquelles le SSC-ANS-01-02-2022-DRC a été publié ont été conçues dans le respect des dispositions du DOC 8168 PANS-OPS d'exploitation avant que le règlement national ne soit publié. Sur base de principe de la non-rétroactivité des dispositions pénalisantes des lois et règlements, L'Etat par le biais de l'Autorité de l'aviation civile a fait valoir ce principe fondamental du droit positif congolais pour laisser les procédures actuellement volées de rester opérationnel en attendant l'aboutissement du processus de leur approbation. C'est pendant ce temps que l'auditeur a estimé moins convaincante la stratégie adoptée par la RDC.

2.6. Il existe des procédures de vol pour lesquelles les évaluations de sécurité ont démontré qu'il n'existe aucun risque de sécurité quant à leur exploitation bien que la documentation retraçant le processus de l'assurance qualité n'a pas été rendu disponible. Ceci se justifie par le fait qu'il y a des procédures de vol qui ont été conçue par les firmes étrangères (ATNS sud-africain par exemple) qui ont omis l'archivage de certaines données. Ce groupe précis des IFP ne devrait normalement pas donner lieu aux SSC tel que c'est aussi le cas dans d'autres Etats de la région ; car les dispositions du Doc 9906 relatives à l'assurance qualité pour la conception des IFP n'ont pas encore été élevées au niveau des normes OACI puisqu'elles ne figurent pas dans les annexes à la Convention de Chicago.

2.6. Tout en cherchant à résoudre le problème au niveau national, la RDC veut assurer l'ensemble des Etats AFI et opérateurs aériens qu'elle réitère son engagement à faire lever les deux préoccupations significatives de sécurité dans un délai court.

### **3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

La réunion est invitée à :

3.1. Prendre note des efforts que fournit la RDC pour obtenir la levée de ces SSC ; et

3.2. Plaider pour que soient prises en compte par l'ANC des difficultés éprouvées par les Etats de la région concernant l'interruption des procédures de vol jadis non-approuvées mais opérationnelles et dont les évaluations de sécurité n'ont révélé aucun risque majeur pour leur exploitation.