



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Vingt-sixième réunion du Groupe régional Afrique – Océan indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/26)

7 - 8 novembre 2023

#### Point 3 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le plan régional de navigation aérienne

##### Mise en œuvre de la coopération civile-militaire en matière de gestion de l'espace aérien

*(Présenté par la République Démocratique du Congo)*

<b>RESUME</b>	
<p>La présente note d'information porte sur le partage des progrès réalisées par la République Démocratique du Congo (RDC) en matière de collaboration, coopération et coordination civile/militaire en vue de garantir la sécurité des opérations aériennes dans son espace aérien.</p> <p>Suite à donner : Voir le point 3 ci-dessous.</p>	
<b>REFERENCE(S)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Annexe 11 Services de la circulation aérienne §2.18 et §2.33</li> <li>- Rapport final d'APIRG 25, Décision 25/08 : Renforcement de la coopération et de la coordination régionale civile/militaire ;</li> <li>- Cir. 330 de l'OACI- Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</li> <li>- Doc 10088 de l'OACI— Manual of civil-Military Cooperation in ATM</li> </ul>
<i>Objectifs stratégiques</i>	Sécurité, efficacité et développement économique.

## 1 INTRODUCTION

1.1 La République Démocratique du Congo (RDC) partage à travers cette note les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la coopération civile-militaire en matière de la gestion de l'espace aérien.

1.2 Cette note reprend en grandes lignes les meilleures pratiques mises en œuvre par la RDC en ce qui concerne la coopération civile/militaire pour la sécurité de l'aviation civile. Elle propose également les actions à prendre par la réunion en vue d'aider les Etats de la région AFI à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'annexe 11 relatives à la coordination entre les autorités militaires et les services de la circulation aérienne.

## 2. ANALYSE

2.1 En République Démocratique du Congo, la coopération civile-militaire dans le domaine aéronautique a été consacrée depuis la signature du décret 65/198 du 30 juillet 1965 qui disposait que le ministère de la défense nationale était chargé d'exécuter les opérations de recherche et sauvetage des aéronefs civils en détresse sur le territoire national et dans ses eaux territoriales. Ce dernier constituait une première base légale de la coopération civile-militaire qui s'est étendue avec le temps dans d'autres domaines de l'aviation civile dont notamment la gestion des aérodromes, l'information aéronautique, la gestion du trafic aérien, les équipements de télécommunications aéronautiques, la conception des procédures de vol, la météorologie aéronautique, les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, la sûreté, l'exploitation technique des aéronefs, la formation aéronautique, la gestion des aéronefs télépilotés ainsi que les recherches et sauvetage.

2.2 Bien que ladite coopération était permanente dans les grands aéroports du pays, avec le temps, elle a perdu son contexte juridique parce qu'étant non-soutenu par un accord formel entre les parties prenantes. Le décret susmentionné était devenu obsolète puisqu'il limitait cette coopération aux opérations de recherches et sauvetage. Certaines activités aéronautiques des opérateurs civils étaient affectées par le faible taux de collaboration civile-militaire.

2.3 Les principales parties prenantes à l'activité aéronautique en RDC se sont mis ensemble il y a deux ans pour signer avec les forces armées de la République Démocratique du Congo (particulièrement la Force aérienne) un mémorandum d'entente pour la coordination des activités militaires dangereuses à l'aviation civile.

2.4 La collaboration/coopération civile-militaire est assurée à la fois au niveau du gouvernement par les ministres et au niveau de l'organisation du système national de l'aviation civile par les différents responsables civils et militaires. Cela a en effet facilité la coordination au niveau des unités opérationnelles situées dans les aéroports et exploitées conjointement par le personnel civil et militaire.

2.5 La mise en œuvre d'une coopération civile-militaire efficace en République Démocratique du Congo est une nécessité pour le transport aérien commercial parce que le pays comprend :

- plus d'une vingtaine d'aéroports à usage mixte civil et militaire ;
- un espace aérien surplombant un territoire dont la superficie est de 2.345.410 km<sup>2</sup>, lequel constitue un corridor important du flux aérien au centre de l'Afrique ;
- une dizaine d'espaces aériens à statut particulier comprenant des zones interdites et des zones règlementées ;
- une centaine des transporteurs aériens civils opérant aux côtés d'une multitude d'aéronefs d'Etat et de ceux des Nations Unies, sans compter les aéronefs télépilotés et engins aérospatiaux utilisés par les scientifiques et l'armée.

2.6 L'utilisation flexible de la zone FZR4 dans laquelle passe la route UA617 est un cas éloquent de la coopération civilo-militaire en termes de l'utilisation flexible de l'espace aérien congolais. Tant

qu'aucun NOTAM n'est émis pour restreindre l'exploitation par les usagers civils, les trafics civils sont autorisés de traverser cet espace aérien au-dessus de FL245.

2.7 Après l'atelier tenu en virtuel du 27 au 29 Avril 2021 par les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, la RDC s'est appesantie sur la question afin de rencontrer les recommandations de la Conclusion 23/6 de l'APIRG lesquelles ont été réitérées par la Décision APIRG 25/8.

2.8 Avant d'aboutir à la signature du MOU le 10 septembre 2021, plusieurs réunions regroupant les experts aéronautiques nationaux civils et militaires, ont été organisées à l'initiative de l'Autorité de l'Aviation Civile de la RDC.

2.9 Se servant des éléments indicatifs du Doc 10088 de l'OACI, du Guide de l'Eurocontrol pour les échanges d'informations dans la coordination civilo-militaire (Eurocontrol-guid-183 édition 1.0 du 27/10/2020) ainsi que du modèle de memorandum de coopération (MOC) du Nigéria, les experts congolais civils et militaires sont parvenus à se tailler un texte du MOC adapté à leur environnement de travail avant de le soumettre aux responsables de leurs entités respectives pour approbation.

2.10 A la date du 10 septembre 2021, le Comité national de la coopération civilo-militaire s'est réuni pour signer le MOC qui a, par la suite, été envoyé au Gouvernement de la République et à l'OACI par le biais de son bureau régional WACAF.

2.11 La signature de ce MOC a donné la voie à une nouvelle méthode de coopération et de coordination des opérations aéronautiques civile et militaire dans notre espace aérien. Un nouveau cadre légal est en voie d'être mis en place par le Gouvernement. Les Comités locaux de coordination ainsi que les procédures opérationnelles de coordination civile-militaire sont déjà mis en place dans les plateformes aéroportuaires mixtes du pays.

2.12 Depuis cette signature, il s'est tenu plusieurs formations et ateliers regroupant les opérateurs et fournisseurs des services civils et militaires. Ce qui a permis un renforcement de l'efficacité dans la coordination au niveau opérationnel et particulièrement en matière de recherches et sauvetage.

2.13 Malgré les efforts consentis jusqu'ici, le défi reste encore énorme. Les difficultés rencontrées sont dues à une faible fréquence des réunions d'évaluation du mécanisme mis en place, à l'insuffisance de ressources humaines et logistiques dans certains aéroports faiblement équipés du pays.

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

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note du progrès réalisé par la RDC dans la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire pour la sécurité de l'aviation civile
- b) Prendre en compte les difficultés rencontrées par les Etats de la région AFI dans la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et en tirer des conclusions judicieuses.