



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique - Océan indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3 - 7 novembre 2025

Point de l'ordre du jour 4 : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

4.5. Regional and National Aviation Safety and Air Navigation Plans

Mise à jour du Plan régional de navigation aérienne (AFI) - Tableaux des points marquant les limites latérales des FIR/UIR et SRR

(Note présentée par la République Démocratique du Congo)

RÉSUMÉ	
La présente note de travail porte sur la mise à jour du Plan régional AFI de navigation aérienne/tableaux des limites latérales des FIR/UIR et SRR.	
Suite à donner : Voir au paragraphe 3 ci-dessous.	
REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> - Convention de Chicago, articles 1^{er}, 5, 6 et 9b ; - Plan régional AFI de la navigation aérienne ; - Annexe 11 chapitre 2 §2.1 ; - Décision 24/30 d'APIRG/24 ; - Lettre T16.3-0670 de l'OACI/WACAF du 7 octobre 2023 ; - Lettre AAC/100/DG/AKT/KMF/0203/2025 du 17 février 2025 ; - Lettre AAC/DG/100/DG/TMJ/KMF/DSNA/1768/2023 du 27 octobre 2023.
<i>Objectifs stratégiques</i>	A et B : Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne.

1. INTRODUCTION

- 1.1 La présente note de travail a pour objectif de porter à l'attention de la réunion les préoccupations de la République Démocratique du Congo concernant les questions liées à la mise à jour du Plan régional de la navigation aérienne de la région AFI.
- 1.2 Ces préoccupations portent particulièrement sur les données figurant dans les tableaux du Volume I relatifs aux coordonnées des points délimitant les limites latérales des Régions d'Information de Vol (FIR/UIR) ainsi que des Régions de Recherche et de Sauvetage (SRR).

2. ANALYSE

2.1. Conformément aux dispositions de l’article 1^{er} de la Convention de Chicago, les États membres exercent une souveraineté complète et exclusive sur l’espace aérien situé au-dessus de leur territoire. Toutefois, en raison de certaines contraintes opérationnelles observées dans des portions spécifiques de l’espace aérien de la région AFI, des incohérences subsistent entre les données figurant dans le Plan régional de navigation aérienne et la réalité observée sur le terrain. Ces divergences concernent notamment les délimitations entre les Régions d’Information de Vol (FIR/UIR) et les Régions de Recherche et de Sauvetage (SRR), qui ne coïncident pas toujours de manière harmonisée.

2.2. Dans le souci de se conformer aux dispositions pertinentes de la Convention de Chicago, ainsi qu’au Chapitre 2 de l’Annexe 11 à ladite Convention, lequel prévoit la possibilité pour un État de déléguer la gestion de tout ou partie de son espace aérien à un autre État, il apparaît nécessaire que la réunion se penche sur les cas d’incohérence identifiés. Une telle réflexion est souhaitable afin de prévenir toute incidence négative sur la sécurité et l’efficacité du trafic aérien dans nos espaces aériens respectifs.

2.3. À ce jour, des disparités évidentes subsistent entre les Régions d’Information de Vol (FIR/UIR) telles que publiées sur les cartes de navigation aérienne, et les Régions de Recherche et de Sauvetage (SRR) définies par les États eux-mêmes. Cette situation présente un potentiel risque pour la sécurité de la navigation aérienne, notamment dans l’éventualité où un État membre envisagerait de faire application de l’article 9b de la Convention de Chicago, relatif à la restriction ou à l’interdiction du survol pour des raisons exceptionnelles de sécurité ou de souveraineté.

2.4. Un exemple concret de cette problématique peut être observé en République Démocratique du Congo, plus précisément dans la portion de l’espace aérien située au-dessus de la «botte du Katanga». Selon les cartes aéronautiques publiées par l’OACI, cette zone est actuellement attribuée à la Zambie, qui en assure la gestion du trafic aérien alors que la surface terrestre correspondante au même espace relève de la Région de Recherche et de Sauvetage (SRR) de Kinshasa.

2.5. Du point de vue de la sécurité aérienne et de la conformité aux normes internationales, cette situation constitue une incohérence, dans la mesure où aucune délégation officielle de la gestion de cet espace n’a été formellement consignée par écrit entre les deux États concernés. Une telle absence de documentation va à l’encontre des dispositions pertinentes de la Convention de Chicago et des normes de l’OACI, notamment celles relatives à la coordination entre États pour la gestion des espaces aériens et des services de recherche et de sauvetage.

2.6. Il est probable que des cas similaires d’incohérence entre les FIR/UIR et les SRR existent dans d’autres portions de la région Afrique–Océan Indien (AFI). Afin de garantir un niveau acceptable de sécurité de la navigation aérienne, il est impératif que les responsabilités respectives des États concernés soient clairement définies, notamment à travers des arrangements bilatéraux formels. Dans cette optique, le Secrétariat de l’OACI est particulièrement bien positionné pour jouer un rôle de facilitateur, en appuyant les États membres dans la formalisation de tels accords, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago et aux normes de l’OACI.

2.7. Pour le cas des coordonnées des points marquant les limites latérales des FIR/UIR Kinshasa, Entebbe, Juba et Kigali, il est remarqué dans le projet du Plan en cours de traitement que le tableau y relatif n’a pas été ou a été seulement à moitié renseigné ; alors que les données validées par les parties sont disponibles. La RDC propose à ce que la réunion accepte que le Secrétariat les intègre dans le nouveau projet.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Encourager le Secrétariat à faciliter une médiation technique durant la présente session de l'AASPG-1, en vue de l'harmonisation des coordonnées entre les FIR adjacentes concernées par les incohérences identifiées ;
- b) Encourager le Secrétariat à intégrer, dans le projet de Plan régional de navigation aérienne, les données disponibles et validées relatives aux limites FIR/UIR et SRR ;
- c) Inviter les États concernés à engager une coordination bilatérale ou multilatérale pour convenir des points communs des limites de leurs FIR et SRR respectives ; et
- d) Encourager l'ensemble des États de la région à collaborer afin de régulariser les éventuelles disparités entre les dimensions officiellement déclarées de leurs FIR/UIR et SRR, et les espaces effectivement exploités, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.