



## 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 4.7 : Autres initiatives de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Problématique de l'applicabilité des licences de contrôleur de la circulation aérienne dans les espaces aériens délégués.

*(Note présentée par Gabon)*

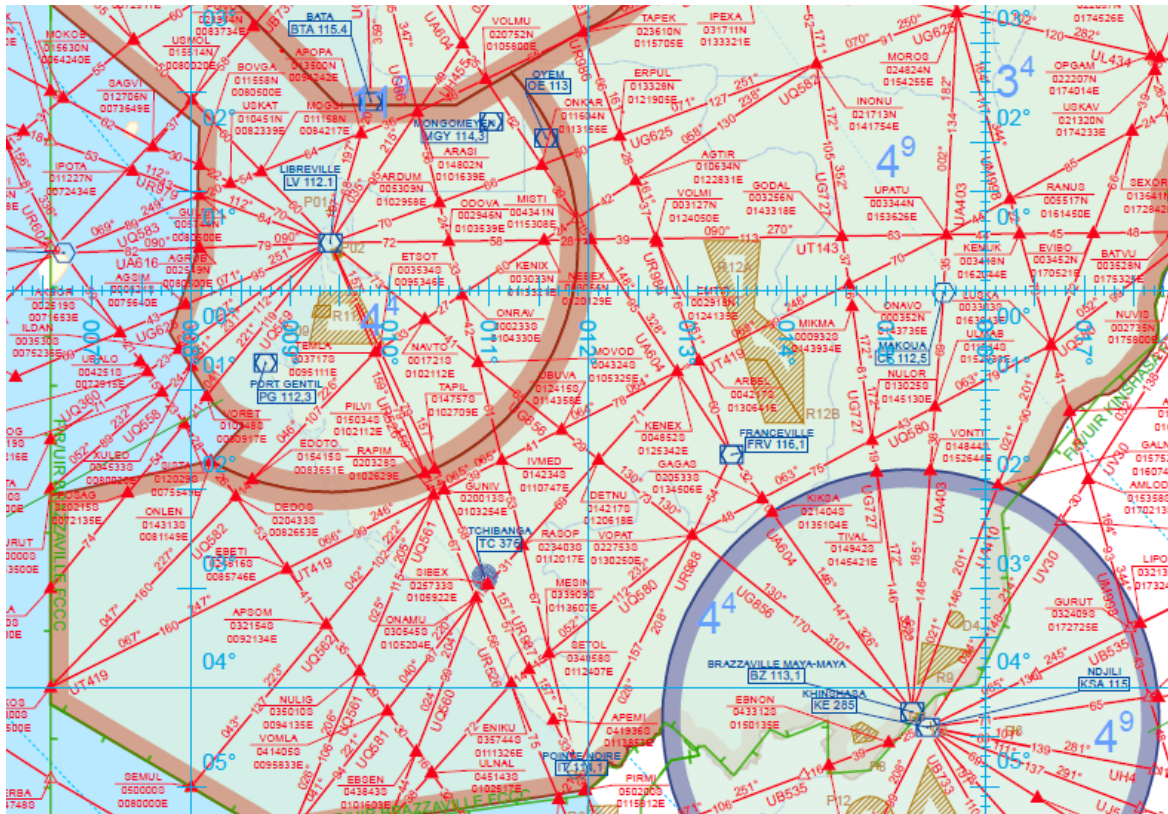
<b>RÉSUMÉ</b>	
<p>La présente note de travail examine la question de la portée juridique et territoriale des licences de contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) dans le contexte des espaces aériens délégués.</p> <p>Conformément aux articles 28 et 83 bis de la Convention de Chicago, les États contractants conservent la responsabilité de la fourniture ou de la délégation des services de navigation aérienne, y compris les aspects relatifs au personnel.</p> <p>L'analyse met en évidence la nécessité de formaliser des mécanismes de reconnaissance mutuelle et de supervision conjointe des licences ATC, afin d'assurer la conformité aux exigences de sécurité et de supervision énoncées dans les Annexes 1 et 11 ainsi que dans le Doc 9734.</p>	
<b>Suite à donner :</b>	
<p>La réunion est invitée à examiner l'opportunité d'inciter les AAC à une coordination préalable entre États mitoyens, pour prendre en compte cette préoccupation qui met en exergue le défaut d'harmonisation ou de mutualisation des instruments réglementaires et juridiques</p>	
<b>RÉFÉRENCE(S)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 1 : licence du personnel aéronautique</li> <li>• Annexe 11 : services de la circulation aérienne</li> <li>• Doc 4444/PANS-ATM : Procédures pour les services de navigation aérienne-Gestion du trafic aérien</li> </ul>
<i>Objectifs stratégiques</i>	<p>A - Sécurité,</p> <p>B- Capacité et efficacité de la navigation aérienne</p>

## **1 INTRODUCTION**

- 1.1 L'article 28 de la Convention de Chicago engage chaque État contractant à fournir, sur son territoire, les services de navigation aérienne, ou à en assurer la délégation conformément aux normes et pratiques de l'OACI.
- 1.2 En cas de délégation de fonction de fourniture des ANS, les aspects couvrant la gestion administrative du personnel ANS intègre la documentation pertinente pour la fourniture de ces services, notamment celle relative au service du contrôle de la circulation aérienne.
- 1.3 Toutefois, les licences des contrôleurs aériens sont délivrées par chaque Autorité de l'Aviation Civile de l'État hôte hébergeant un organisme ATS et indépendamment de la nature de l'espace aérien couvert (souverain ou délégué), ce qui soulève la question de la portée des privilèges de ces licences lorsqu'elles sont exercées au-delà du territoire de l'État émetteur.
- 1.4 Cette situation met en évidence la nécessité d'un cadre de reconnaissance mutuelle ou de validation, afin d'assurer la cohérence entre la délégation de service (article 28) et la responsabilité de supervision de la sécurité (article 83 bis)

## **2. ANALYSE**

- 2.1. *Cas de l'organisation de l'espace aérien couvert par la FIR de Brazzaville* : les organismes de contrôle, respectivement, situés au Congo Brazzaville et au Gabon fournissent chacun des services de la circulation au-delà des limites des frontières des Etats d'occurrence. Cependant, les licences respectives délivrées par les AAC de chaque Etat, ont comme encrage juridique et réglementaire la législation et le règlement spécifique propre à chacun de ces Etats.



2.2 Les licences délivrées par les AAC de ces États reposent sur des bases légales nationales, sans disposition spécifique couvrant l'exercice des privilèges dans un espace délégué.

2.3 Or, l'article 28 impose à chaque État de garantir que les services fournis dans son espace aérien soient conformes aux normes OACI, y compris ceux délégués.

2.4 En complément, l'article 83 bis autorise le transfert ou la délégation formelle de certaines fonctions, sous réserve d'un accord notifié et enregistré, garantissant la clarté des responsabilités.

2.5 Dans ce cadre, il conviendrait que les États (délégué/déléguée) établissent des mécanismes explicites de reconnaissance mutuelle des licences ATC, définissant la portée géographique et les responsabilités en matière de supervision et de sécurité.

### 3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies et de l'analyse contenues dans la présente note ;
- b) reconnaître que, conformément aux articles 28 et 83 bis de la Convention de Chicago, la fourniture de services ATS par un État ou organisation délégué(e) implique la formalisation d'un cadre juridique de délégation du pouvoir de délivrance et de reconnaissance mutuelle des licences ATC
- c) encourager les États ayant conclu des accords de délégation d'espace aérien, à établir un

cadre d'échange pour définir :

– un mécanisme commun de reconnaissance et de validation des licences des contrôleurs aériens,

– une procédure de supervision partagée et de répartition des responsabilités entre AAC et fournisseurs d'ATS;

d) encourager les parties intéressées à solliciter l'appui technique de l'OACI et des RSOOs pertinentes lorsque nécessaire.