ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique - Océan indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambia, 2 - 6 November 2026

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

Accords bilatéraux relatifs à la délégation de responsabilité pour la fourniture des services ATS dans les portions géographiquement exceptionnelles des espaces aériens adjacents

(Note présentée par la République Démocratique du Congo.)

RESUME	
La présente note d'information porte sur la nécessité, pour les États concernés de la région AFI, de conclure les accords bilatéraux relatifs à la délégation de responsabilité aux fins de la fourniture des services ATS dans les portions géographiquement exceptionnelles des espaces aériens adjacents. La suite à donner figure au paragraphe 3.	
REFERENCE(S)	-Convention de Chicago, articles 1er, 5, 6 et 9b ; -Plan régional AFI de la navigation aérienne ; -Annexe 11 chapitre 2 §2.1.1 - Doc 9958 Résolutions de l'Assemblée en vigueur, Partie II Navigation aérienne, Appendice M.
Objectifs stratégiques	A - Chaque vol est sûr et sécurisé C - Une mobilité aérienne fluide, accessible et fiable pour tous

1 INTRODUCTION

1.1. La présente note de travail porte sur les aspects technico-juridiques liés à la délégation de responsabilité aux fins de la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS) dans les portions géographiquement exceptionnelles des espaces aériens adjacents, ainsi que sur la nécessité d'en encadrer les modalités par des accords entre les États concernés.

1.2. La démarche vise à assurer la continuité, l'efficacité et la sécurité de la fourniture des services de la navigation aérienne dans les zones où les considérations géographiques ou opérationnelles justifient une organisation différente des limites des espaces aériens et de la fourniture des services ATS, tout en préservant la souveraineté des États concernés.

2. ANALYSE

2.1. L'article 1er de la Convention relative à l'aviation civile internationale consacre le principe de la souveraineté complète et exclusive des États sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire. Toutefois, des considérations géographiques, techniques et opérationnelles peuvent conduire à une délimitation des espaces destinés à la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS) qui ne coïncide pas avec les frontières territoriales des États.

2.2. À cet égard, le point 3 de l'Appendice M de la résolution A36-13 de l'Assemblée de l'OACI précise que, lorsque les espaces aériens ATS doivent englober des territoires ou des parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet doit être négocié entre les États concernés. Cette disposition souligne l'importance d'un encadrement conventionnel approprié des arrangements transfrontaliers relatifs à la fourniture des services ATS, sans préjudice de la souveraineté des États concernés.

2.3. À titre d'exemple, la République Démocratique du Congo, dont la superficie géographique est de 2.345.410 km², dispose d'un espace aérien relevant de la FIR Kinshasa dont la superficie est évaluée à environ 2.235.842 km², selon la carte des FIR/UIR utilisée pour la navigation aérienne. Il en résulte un écart de 109.568 km² entre la superficie géographique du territoire national et celle de l'espace aérien attribué à la FIR Kinshasa. Au regard de l'importance de cet écart, il est opportun que cette question fasse l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre de ce forum de haute expertise aéronautique de notre région afin d'en examiner les implications technico-juridiques actuelles et futures.

2.4. Si les contraintes techniques, géographiques et opérationnelles peuvent expliquer certaines disparités entre les limites territoriales nationales et la configuration des espaces aériens destinés à la fourniture des services de la navigation aérienne, il demeure nécessaire d'examiner le cadre juridique applicable à ces situations. À cet égard, les dispositions pertinentes du Chapitre 2 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago prévoient la possibilité pour les États concernés de convenir, par voie d'accord, de déléguer à un autre État la responsabilité de fournir les services ATS dans une portion déterminée de leur espace aérien. Un tel mécanisme permettrait de concilier les impératifs de souveraineté des États avec les exigences techniques et opérationnelles liées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

2.5. Un cas particulièrement illustratif de cette problématique concerne la portion de l'espace aérien située au-dessus de la Botte du Katanga en RDC, mais dont la fourniture des services ATS est actuellement assurée par les organismes ATS relevant de l'Aéroport International Simon Mwansa Kapwepwe de la Zambie. Bien que la configuration géographique particulière de cette portion d'espace aérien puisse justifier, sur le plan opérationnel, l'organisation actuelle de la fourniture des services ATS, la formalisation de cette situation par un accord entre les États concernés apparaît nécessaire afin de clarifier les responsabilités respectives et de garantir un cadre juridique approprié à la fourniture de ces services. À cet effet, conformément aux recommandations de l'AASPG/1, des discussions bilatérales entre la République Démocratique du Congo et la République de Zambie devraient débuter dans les jours à venir.

2.6. Par extrapolation, des situations analogues pourraient exister dans d'autres portions de la région Afrique-Océan Indien où des considérations géographiques ou opérationnelles ont conduit à une organisation particulière de la fourniture des services ATS. Il apparaît dès lors opportun d'examiner cette problématique au niveau régional, en vue d'identifier les situations concernées et de dégager, le cas échéant, les conclusions ou décisions nécessaires pour favoriser la conclusion des accords appropriés entre les États concernés, et ainsi renforcer la continuité, l'efficacité et la sécurité de la navigation aérienne dans la région AFI.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre note du contenu de la présente ;e
b) ncourager les Etats à mettre en œuvre de manière consistante les dispositions de l'Annexe 11 relatives à la délégation de la fourniture des services de la circulation aérienne sur une portion d'espace aérien souverain.