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

Survol irrégulier de l'espace aérien de la République Démocratique du Congo par les opérateurs des vols charter

(Note présentée par la République Démocratique du Congo)

RESUME	
La présente note de travail porte sur la problématique du survol irrégulier de l'espace aérien de la République Démocratique du Congo par les opérateurs de vols charter. Une irrégularité d'ordre administratif et procédural peut, dans certaines circonstances, être susceptible de constituer une violation des règles applicables à l'utilisation de l'espace aérien national avec des conséquences potentielles sur la sécurité, la sûreté et la régularité des opérations de l'aviation civile internationale dans la région. La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.	
REFERENCE(S)	- CC articles 1er, 3bis, 5 et 68 ; - Annexes 2, 9, 11, 15, 17 et 19 ; - Doc 9985 Manuel de sûreté de l'ATM ; - Doc 9433 sur l'interception des aéronefs ; - Loi 10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'aviation civile telle que modifiée et complétée par la loi 23/01 du 12 janvier 2023.
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 examine les difficultés liées à la mise en œuvre effective des exigences internationales imposant aux exploitants d'aéronefs de solliciter et d'obtenir, préalablement à toute pénétration dans un espace aérien, les autorisations de survol et/ou d'atterrissage requises par les dispositions applicables.

1.2. Bien que centrée sur le cas de la République Démocratique du Congo, cette problématique est susceptible de se poser dans d'autres États de la région Afrique et Océan Indien. Il est, dès lors, proposé d'attirer l'attention de l'AASPG sur cette question afin qu'elle puisse être examinée au niveau régional.

2. ANALYSE

2.1. En vertu de l'article 1er de la Convention de Chicago, chaque Etat exerce la souveraineté pleine et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. A ce titre, tout aéronef effectuant un survol dans un territoire national est tenu de respecter la réglementation aéronautique ainsi que les procédures applicables de cet Etat.

2.2. Au cours de l'année en cours, plus de deux cas de survol irrégulier ont été enregistrés dans l'espace aérien de la République Démocratique du Congo, notamment du fait d'opérateurs de vols charter. Bien que ces irrégularités soient, à première vue, de nature administrative et liées notamment à l'utilisation de numéros d'autorisation de survol erronés ou non conformes, leur caractère répétitif soulève des préoccupations quant au respect, par certains exploitants de vols charter, des dispositions légales et réglementaires applicables en République Démocratique du Congo.

2.3. Au regard de la nature et de la répétition de ces irrégularités, notamment celles relatives à l'utilisation de numéros d'autorisation de survol inexacts ou non valides, la République Démocratique du Congo considère que cette situation mérite une attention particulière. En effet, de telles pratiques sont susceptibles d'affecter la sécurité de la navigation aérienne civile et, plus largement, de porter atteinte à l'efficacité des mécanismes de gestion et de contrôle du trafic aérien (ATM) au niveau régional.

2.4. Le 24 mai 2026, le vol PHN12, assuré par un C56X immatriculé 5Y-WHB et exploité par Phoenix Aviation, effectuait la liaison Kigali (KGL)–Brazzaville (BZV), après un vol Nairobi–Kigali. Le numéro AAC/S/0365/0178/26 a été communiqué comme autorisation de survol de la RDC. Lors de la vérification par les services de Kinshasa, cette référence n'a pas pu être retrouvée ou confirmée comme valide pour le vol concerné. Les éléments antérieurs indiquent que l'aéronef a été maintenu en attente à proximité de Kinshasa, puis qu'une instruction d'atterrir à N'Djili lui a été donnée ; il a finalement poursuivi vers Brazzaville. Ce cas met en évidence l'importance d'une authentification directe et rapide auprès de l'autorité qui délivre l'autorisation.

2.5. Un autre cas signalé le 2 octobre 2026 concerne un aéronef de calibration des aides à la navigation aérienne de l'ASECNA qui devait effectuer la liaison Garoua-Kigali. Selon les informations rapportées, l'accès à la FIR Kinshasa lui a été refusé parce que le numéro d'autorisation communiqué N°AAC/S/1188/1402/26 ne correspondait pas à une autorisation valide ; l'aéronef s'est dérouté et a atterri à Bangui. L'AAC/RDC, la RVA et l'ASECNA/Brazzaville ont été impliquées dans la résolution de ce problème pour permettre à l'équipage d'évoluer.

2.6. Si des situations de cette nature sont observées de manière répétée dans l'espace aérien de la République Démocratique du Congo, il ne peut être exclu que des cas similaires puissent également se produire dans d'autres portions de la région AFI. Cette problématique présente ainsi un intérêt régional et pourrait justifier une approche concertée entre les États, les autorités de l'aviation civile, les prestataires de services de navigation aérienne et les opérateurs concernés.

2.7. Il apparaît dès lors pertinent de rappeler la nécessité, d'une part, pour les États, d'assurer la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago, Chapitre 2, Section F, relatives à la publication, dans l'AIP nationale, d'informations précises et actualisées concernant les coordonnées (adresse physique, adresse électronique, numéro de téléphone, site web, etc.) de l'agence étatique auprès de laquelle doivent être introduites les demandes d'autorisation de survol et/ou d'atterrissage et, d'autre part, pour les exploitants de vols charters, de se conformer pleinement aux procédures applicables en matière de demande et d'obtention desdites autorisations.

2.8. Le respect de ces dispositions permettrait de réduire les irrégularités administratives susceptibles d'être assimilées à des intrusions et entraîner des mesures d'interception.

2.9. À cet effet, la République Démocratique du Congo souhaite porter à l'attention des participants que les demandes d'autorisation de survol et/ou d'atterrissage de son espace aérien peuvent être soumises de manière simple, régulière et diligente via la plate-forme www.clearance.aacrdc.org .

2.10. Les cas de récidive devront faire l'objet de mesures appropriées et dissuasives, conformément aux dispositions applicables, afin de préserver la sécurité, l'efficacité et la fluidité de la navigation aérienne dans la FIR Kinshasa, tout en conciliant les exigences opérationnelles de l'aviation civile avec l'exercice de la souveraineté de l'État sur son espace aérien.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) Prendre note des informations fournies ; et
b) Encourager les États à renforcer les mécanismes de demande, d'octroi, de vérification et d'authentification des autorisations de survol et/ou atterrissage.